

UB Braunschweig

84



10279-464-1

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF BRUNSWICK

BRUNSWICK

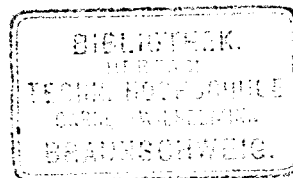
BRUNSWICK
LIBRARY
UNIVERSITY OF BRUNSWICK
BRUNSWICK

BETRIEBSRESULTATE
DER
HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN
EISENBAHNEN

VOM
JAHRE 1863.

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE



HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE EISENBAHN- UND POST-DIRECTION.

BRAUNSCHWEIG,
DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.
1864.

Inhaltsverzeichnis.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung	Seite 3 bis 5
"	II. Beschreibung des Oberbaues	" 6 " 9
"	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen	" 10 " 13
"	IV. Bestand der Locomotiven und Tender	" 14 u. 15
"	IVa. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven	" 14 u. 15
"	V. Bestand der Wagen	" 16 bis 18
"	VI. Anlage-Capital	" 19 " 21
"	VII. Beamten- und Arbeiter-Personal	" 22 u. 23
"	VIII. Leistungen der Locomotiven	" 24 u. 25
"	IX. Leistungen der Wagen	" 26 bis 28
"	X. Personen- und Güter-Frequenz	" 29 " 31
"	XI. Massen-Frequenz	" 32 u. 33
"	XII. Uebersicht vom Personen-Verkehre	" 34 bis 36
"	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre	" 37 " 45
"	XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen	" 46 u. 47
"	XV. Einnahme	" 48 u. 49
"	XVI. Ausgabe	" 50 u. 51
"	XVII. Abrechnung	" 52 u. 53
"	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender	" 54
"	XIX. Unterhaltung der Wagen	" 55
"	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen	" 56 u. 57
"	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn-Personal	" 58
"	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen	" 59 u. 60

I.

B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1863.

Haupttrichtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse.										Richtungsver- hältnisse.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
										Länge						Maximum																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	von der Station	nach der Station								von	bis	für den Tarif ab- gekürzt.	genau.	auf dem Bahnhofs	Meilen			horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.	Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	der Steigung.	des Gefalles.	in gerader Linie.	in Curven.	Kleinsten Curvurchmesser.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
			Fuss	Fuss	Fuss	Fuss		Fuss	Fuss							Fuss	Fuss													Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss

Niveauverhältnisse.								Brücken und Canäle				Uebergangswerke.				Wärterstationen.				Telegraphen.				Eröffnung		Bemerkungen.	
Länge			Mittlere Höhe der Dämme.	Maximum	unter neben der Bahn				Anzahl der Uebergänge				Anzahl der			Anzahl der			des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.							
in der ungefähren Höhe des natürlich- en Bodens.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe.			a. von und über 12 Fuss Weite, b. unter 12 Fuss Weite.				oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthor).	im Niveau		Excentrikwärter.	Bahnwärter.	Wärterhäuser.	Schlagbäume.	Warnungssphäre.	opti- schen Telegraphen.			elektro- magne- tischen Drathleitungen.	Glockenwerke.					
					Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben.	Gesamtweite. Fuss			Ueberfahrten.	Ueberriffen.											Uebergänge.				
Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss				
0,45	0,56	0,57	5,04	8,24	7	22	a. 4 b. 26	332 82	4 20	193 42	1	—	16	1	2	10	12	20	25	12	14	4	15	1. Dec. 1838.	Oestlich. 15. Octb. 1844. Nördl. 30. Nov. 1853.	Mit dem Neben- gleise der Fa- brik bei Wen- densen.	
0,16	1,77	0,47	5,17	6,22	10	21	a. 7 b. 27	374 145	2 30	25 42	—	—	35	1	6	3	17	19	39	15	18	2	19				
0,11	1,17	0,40	5,37	5,89	7,3	8,5	a. 3 b. 18	42 59	— 14	— 29	—	—	15	—	—	2	9	10	26	12	11	2	12				
0,08	1,81	0,07	4,96	2,24	7,5	2,3	a. 5 b. 26	64 129	1 11	15 46	—	—	25	1	3	2	10	12	14	22	13	2	12				
0,08	0,97	0,22	5,25	7,50	7,5	1,2	a. 1 b. 8	42 44	— 19	— 48	—	—	11	—	—	5	8	13	15	11	11	2	12	16. Juli 1843.	8. April 1854. 22. Nov. 1853.	30. Octb. 1853.	* Incl. der Neben- gleise vor Oschersleben. ** Zwischen Braunschweig und Wolfen- büttel 4 Lei- tungen. 1) Wachthaus Nr. 17 ist Haltstelle Hed- wigsburg ge- worden. 2) Eine 3te Lei- tung zwischen dem Stations- gebäude u. der Bahnhofsgrän- ze bei Vienen- burg zur Ver- bindung mit der Königl. Hannov. Linie nach Götting- en.
0,88	6,28	1,73	5,51	6,88	10	21	a. 20 b. 105	824 459	7 94	233 207	1	—	102	3	11	22	56	74	113	72	67	2**	70				
0,11	1,085	0,425	7,11	7,26	9,5	10	a. 15 b. 9	625 43	— 10	— 17	1	—	28	2	6	1	10	10 ¹⁾	42	20	11	3	13				
0,02	0,580	—	3,72	—	9	6	a. 1 b. 1	16 1	— 9	— 7 ¹⁾	—	—	4	2	—	3	3	5	13	4	5	2	6				
0,06	1,05	0,09	6,11	1,78	7	2	a. 5 b. 4	628 9	— 12	— 20	—	—	13	1	1	2	10	12	30	11	12	2	12	31. Octb. 1841. 4).	(10 Aug. 1840. 5) 8. Nov. 1843. 6)	Südlich. 6. Aug. 1847.	5. Aug. 1856.
0,11	0,97	0,00	3,00	0,00	6,5	0	a. 2 b. 22	67 96	1 29	24 57	—	—	29	1	1	2	8	10	37	13	10	2 ²⁾	11				
0,30	3,685	0,515	5,19	6,41	9,5	10	a. 23 b. 36	1336 149	1 59	24 99 ¹⁾	1	—	74	6	8	8	31	37	122	48	38	2 ³⁾	42				
0,35	1,21	0,33	7,90	7,53	13	12	a. 2 b. 14	32 55	1 15	16 22 ¹⁾	—	—	19	—	1	1	10	11	37	8	13	2	13				
0,05	0,51	0,06	6,35	2,49	10	4	a. — b. 4	— 14	— 5	— 6	—	—	7	—	—	1	3	4	14	3	4	2	4	19. Mai 1844.	5. Aug. 1856.	3) Zwischen Wolfenbüttel u. Borsum, sowie zwischen der Station Vienen- burg u. der Bahnhofs- gränze daselbst 3 Leitungen. 4) Vom 22. Aug. 1840 bis 31. Oc- tober 1841 hat zwischen diesen beiden Stationen eine Be- förderung mit- telst gewöhn- lichen Fuhr- werks stattge- funden. 5) Mit Pferden. 6) Mit Locomo- tiven.	
0,40	1,72	0,39	7,44	6,60	13	12	a. 2 b. 18	32 69	1 20	16 28 ¹⁾	—	—	26	—	1	2	13	15	51	11	17	2	17				
0,19	1,41	0,45	7	5	17	10	a. 3 b. 30	320,3 112,5	— 22	— 50,5	—	—	24	—	1	2	16	17	52	51	17	2	17				
0,064	0,313	0,263	5	6	9,66	12	a. — b. 9	— 31	— 16	— 35	—	—	8	1	—	2	4	6	19	22	5	2	7				
0,06	0,51	0,34	30	32	57	69	a. 1 b. 4	205 16	— 14	— 24	—	—	4	11	—	1	—	7	7	24	20	8	2	8	20. Juli 1858.		
0,160	0,875	0,855	20	24	36	40	a. 1 b. 19	32 63,5	— 15	— 32,5	2	3	18	—	—	3	17	18	36	29	20	2	18				
0,11	1,00	0,76	24	20	56	41	a. 1 b. 24	26 79,5	— 14	— 23,5	1	5	19	—	—	2	16	19	40	18	18	2	20				
0,05	0,47	0,294	20	18	36	76	a. 4 b. 6	164 14	— 8	40 8	—	—	2	7	—	1	4	7	10	16	9	2	10				
0,634	4,578	2,962	16,87	18,75	57	76	a. 10 b. 92	747,3 316,5	1 89	40 173,5	3	14	87	1	3	13	67	77	187	149	77	2	80	20. Juli 1858.			
0,11	0,23	0,32	4,8	16,9	18,74	26,53	a. — b. 2	— 4	— 7	— 13	2	1	3	—	—	1	4	5	5	5	6	2	7				
0,01	0,53	0,22	19,9	18,4	34,6	42,5	a. 3 b. 3	48 14 ¹⁾	— 15	— 30	—	—	7	5	—	2	5	7	10	10	7	2	7				
0,07	0,27	0,25	10,93	4,7	35,0	14,4	a. 1 b. 5	24 16,66	— 14	— 29,66	—	—	1	7	—	—	3	4	6	14	14	5	2		7		
0,15	0,45	0,34	11,18	9,32	48,0	26,5	a. — b. 11	— 36,5	— 15	— 30	—	—	13	—	1	3	8	9	26	27	10	2	9				
0,34	1,48	1,13	13,27	12,21	48,0	42,5	a. 4 b. 21	72 71,66	— 51	— 102,66	2	9	28	—	1	9	21	27	55	56	28	2	30				
2,554	17,743	6,727	9,27	13,10	57	76	a. 39 b. 272	3011,3 1065,16	10 314	313 613,16	7	24	317	10	24	54	188	230	528	336	227	10	239				

II. Beschreibung des Oberbaues

	Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleis- strecken	Bettung.		Material.	Schienen.									
				Stärke unter den Schwellen			Länge pro Stück.	3" hoch mit fla- chen Köpfen, 15,77 Pfd. pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfd. pro Fuss.	4 3/4" hoch mit dop- pelten Köpfen, 19 Pfd. pro Fuss.	4 1/2" hoch mit ge- wölbten Köpfen, 18,5 Pfd. pro Fuss.	5 1/4" hoch mit ge- wölbten Köpfen, 18,7 Pfd. pro Fuss.	Hohlsechsen, 12 Pfd. pro Fuss.	Flachsechsen, 4,68 Pfd. pro Fuss.	4 1/2" hoch mit ge- wölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil).	
				Breite.	Tiefe.											
																von Nro.
A. Hauptgleise.																
1. Braunsch.-Magdeb. Bahn.																
a. Südwestl. Gleis (hin)	0,00	0,03	0,03	12	1	Kies	17	—	0,03	—	—	—	—	—	—	—
	0,03	0,15	0,12	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,12
	0,15	0,16	0,01	12	1	"	17	—	0,01	—	—	—	—	—	—	—
0,20 — 0,43.	0,16	0,17	0,24	12	1	"	19 3/4	—	—	—	0,24	—	—	—	—	—
	0,17	0,20	0,03	12	1	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0,03
	0,43	0,51	0,08	12	1	"	16	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—
	0,51	0,52	0,01	12	1	"	19 3/4	—	—	—	0,01	—	—	—	—	—
	0,52	0,60	0,08	12	1	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0,08
1,54 — 1,56; 1,59 — 1,64.	0,60	0,61	0,08	12	1	"	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—
	0,61	1,23	0,62	12	1	"	19 3/4	—	—	—	0,62	—	—	—	—	—
1,33 — 1,35; 1,36 — 1,54.	1,23	1,29	0,26	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,26
1,35 — 1,36.	1,29	1,33	0,05	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	0,05	—	—	—	—
	1,56	1,59	0,03	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,03
	1,64	1,73	0,09	12	1	"	17	—	0,09	—	—	—	—	—	—	—
	1,73	1,97	0,24	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,24
	1,97	2,17	0,20	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,20
	2,17	2,22	0,05	12	1	"	17	—	0,05	—	—	—	—	—	—	—
	2,22	2,55	0,33	12	1	"	19 3/4	—	—	—	0,33	—	—	—	—	—
	2,55	3,12	0,57	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,57
	3,12	3,30	0,18	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18
	3,30	3,42	0,12	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,12
	3,42	3,60	0,18	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18
	3,60	3,84	0,24	12	1	"	17	—	0,24	—	—	—	—	—	—	—
	3,84	3,92	0,08	12	1	"	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—
	3,92	4,00	0,08	12	1	"	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—
	4,00	4,01	0,01	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	4,01	4,05	0,04	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,04
	4,05	4,98	0,93	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,93
	4,98	5,27	0,29	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,29
	5,27	5,47	0,20	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,20
	5,47	5,50	0,03	12	1	"	18	—	—	—	—	—	—	—	—	0,03
	5,50	5,59	0,09	12	1	"	17	—	0,09	—	—	—	—	—	—	—
	5,59	5,73	0,14	12	1	"	17	—	0,14	—	—	—	—	—	—	—
	5,73	6,18	0,45	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,45*)
	6,18	7,53	1,35	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	1,35
	7,53	7,59	0,06	12	1	"	17	—	0,06	—	—	—	—	—	—	—
	7,59	7,67	0,08	12	1	"	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—	—
	7,67	7,69	0,02	12	1	"	17	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—
	7,69	7,81	0,12	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,12
	7,81	8,11	0,30	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,30
	8,11	8,77	0,66	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,66
	8,77	8,83	0,06	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,06
	8,83	8,84	0,01	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	8,84	8,86	0,02	12	1	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	0,02
	8,86	8,87	0,01	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	8,87	8,89	0,02	12	1	"	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Nördl. Gleis (her)	0,00	0,03	0,03	12	1	"	17	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—
	0,03	0,16	0,13	12	1	"	19 3/4	—	0,03	—	—	—	—	—	—	—
	0,16	0,25	0,09	12	1	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0,09
	0,25	1,35	1,10	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	1,10
	1,35	1,37	0,02	12	1	"	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1,37	1,55	0,18	12	1	"	19 3/4	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—
	1,55	1,57	0,02	12	1	"	16	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18
	1,57	1,59	0,02	12	1	"	19 3/4	—	0,02	—	—	—	—	—	—	—
	1,59	1,64	0,05	12	1	"	17	—	—	—	—	—	—	—	—	0,02
	1,64	2,92	1,28	12	1	"	17	—	0,05	—	—	—	—	—	—	—
	2,92	2,98	0,06	12	1	"	17	—	1,28	—	—	—	—	—	—	—
	2,98	3,92	0,94	12	1	"	17	—	0,06	—	—	—	—	—	—	—
	3,92	4,01	0,09	12	1	"	17	—	0,94	—	—	—	—	—	—	—
	4,01	4,25	0,24	12	1	Steinschl.	17	—	0,09	—	—	—	—	—	—	—
	4,25	4,84	0,59	12	1	"	17	—	0,24	—	—	—	—	—	—	—
	4,84	5,16	0,32	12	1	"	16 u. 17	—	0,59	—	—	—	—	—	—	—
	5,16	5,43	0,27	12	1	Kies und Steinschl.	17	—	0,32	—	—	—	—	—	—	—
	5,43	5,48	0,05	12	1	"	17	—	0,27	—	—	—	—	—	—	—
	5,48	5,54	0,06	12	1	"	17	—	0,05	—	—	—	—	—	—	—
	5,54	5,60	0,06	12	1	"	19 3/4	—	—	0,06	—	—	—	—	—	—
	5,60	5,61	0,01	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0,06
	5,61	5,62	0,01	12	1	"	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5,62	5,68	0,06	12	1	"	19 3/4	—	0,01	—	—	—	—	—	—	0,01
	5,68	5,69	0,01	12	1	"	17	—	0,06	—	—	—	—	—	—	—
*) Stahlseilene	5,69	5,73	0,04	12	1	"	19 3/4	—	—	0,04	—	—	—	—	—	0,01

*) Stahlschiene

S c h w e l l e n .				B e f e s t i g u n g s m i t t e l .												
Unter jeder Schienenlänge liegen		Holzart der S c h w e l l e n .	Präparirt mit Zinkchlorid.	An jeder einzelnen Schiene befinden sich												
Stosschwellen 2' bis 9 1/2' lang. 9/16" stark. Stück	Zwischen-schwellen 8' bis 8 1/2' lang. 9/16" bis 9/8" stark. Stück			auf der Stossschwelle						auf der Zwischenschwelle						
				Platten. Stück	Schienenstähle. Stück	Einfache Laschen. Stück	Winkel-Laschen. Stück	Haken-nagel. Stück	Schrauben zu Platten u. Stählen. Stück	Schrauben zu Laschen. Stück	Schienenstähle. Stück	Schrauben Stück	Haken-nagel. Stück	Nagel ohne Köpfe. Stück	Platten. Stück.	
1	5	Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	10	1	—
1	6	"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	5	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	10	1	—
1	7	"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	14	—	—	1	—
1	7	"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	14	—	—	1	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	10	1	—
1	6	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	12	1	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	10	1	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	10	1	—
1	7	Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	14	1	—
1	6	Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	7	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	14	1	—
1	5	Eichen	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	10	1	—
1	4	"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	8	1	—
1	6	"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	7	"	sämmtlich	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	5	Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	1	—
1	6	Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	12	—	—
1	7	"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	6	Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	7	Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	8	—	—	2
1	5	Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	5	Eichen	ungetränkt	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	4	"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	8	—	—
1	7	"	sämmtlich	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	6	"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	1	—
1	6	Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	7	Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	6	"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	8	—	—	2
1	5	Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	4	Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	10	1	—
1	6	Eichen und Kiefern	sämmtlich	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	6	"	theilweise	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	4—5	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	8—10	1	—	—
1	4—5	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	8—10	1	—	—
1	4—5	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	8—10	1	—	—
1	6	"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	12	—	—
1	6	"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	8	—	—	2
1	6	"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	7	Eichen	sämmtlich	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	6	"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	12	—	2
1	7	"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	4	10	—	—	2
1	6	Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	12	—	—
1	5	Eichen	"	1	—	2	—	—	—	4	—	—	—	10	1	—
1	6	Eichen	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	10	—	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	6	Eichen, und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	12	—	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	5	Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	5	"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	1	—
1	5	Kiefern	sämmtlich	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	10	—	—
1	5	Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	5	Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	5	Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	theils 8	theils 8	—	—	—
1	5	Kiefern	sämmtlich	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	5	Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	5	Eichen	theilweise	1	—	2	—	—	4	4	—	theils 10	theils 10	—	—	—
1	5	Kiefern	sämmtlich	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	5	Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	10	—	—	—	—
1	7	Kiefern	"	1	—	—	2	—	2	4	7	14	—	—	—	—
1	6	Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	12	—	—	—	—
1	4	"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	8	—	—	—
1	6	"	sämmtlich	1	—	2	—	—	3	4	—	4	8	—	—	2
1	4	"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	8	—	—	—
1	7	Kiefern	"	1	—	—	2	—	3	4	7	12	—	—	—	—

	Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleisstrecken	Bettung.		Schiene n.									
				Stärke unter den Schwellen		Material.	Länge pro Stück.	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfd. pro Fuss.	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfd. pro Fuss.	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfd. pro Fuss.	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfd. pro Fuss.	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfd. pro Fuss.	Hohlkehlen, 12 Pfd. pro Fuss.	Flachschienen, 4,68 Pfd. pro Fuss.	4 3/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,39 Pfd. pro Fuss (Stück 1 prodl)
	von Nro.	bis Nro.	Meilen	Breite Fuss	Tiefe Fuss										
2. Braunsch.-Harzb. Bahn.	5,73	7,59	1,86	—	—	K. u. Steinschl.	19 3/4	—	—	1,86	—	—	—	—	—
	7,59	7,67	0,08	—	—	Kies	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—
	7,67	8,77	1,10	—	—	"	19 3/4	—	—	1,10	—	—	—	—	—
	8,77	8,82	0,05	—	—	"	17	—	0,05	—	—	—	—	—	—
	8,82	8,83	0,01	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	8,83	8,84	0,01	—	—	"	22 3/8	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	8,84	8,85	0,01	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	8,85	8,87	0,02	—	—	"	22 3/8	—	—	—	—	—	—	—	0,02
	8,87	8,89	0,02	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,02
	1,58	1,60	0,02	14	1	Kies	16	0,02	—	—	—	—	—	—	—
	1,60	1,64	0,04	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,04
	1,64	1,86	0,59	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,59
	1,86	2,95	1,09	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1,09
	3,17	3,27	0,10	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,10
4,99 — 5,01; 5,02 — 5,16.	3,27	4,00	0,73	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,73
	4,15	4,22	0,07	14	1	"	22 3/8	—	—	—	—	—	—	—	0,07
	4,22	4,23	0,01	Okerbrücke		"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	4,23	4,24	0,01	14	1	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,01
	4,24	4,89	0,81	12	1	Kies	22 3/8	—	—	—	—	—	—	—	0,81
	4,89	4,98	0,09	Okerbrücke		"	22 3/8	—	—	—	—	—	—	—	0,09
	4,98	4,99	0,02	14	1	Kies	17	—	0,02	—	—	—	—	—	—
	5,16	6,08	0,92	14	1	K. u. Schlack.	17	—	0,92	—	—	—	—	—	—
	0,14	0,17	0,03	14	1	Kies	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,03
	0,17	0,18	0,03	14	1	"	22 7/12	—	—	—	—	—	—	—	0,03
3. Braunsch.-Hannov. Bahn.	0,18	0,44	0,26	14	1	"	19 3/4	—	—	—	0,26	—	—	—	—
	1,93 — 2,51.	0,46	1,85	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1,97
	1,85	1,93	0,08	14	1	"	17	—	0,08	—	—	—	—	—	—
	0,00	0,03	0,03	14	1	"	17	—	0,03	—	—	—	—	—	—
b. Nördl. Gleis (her)	0,03	0,14	0,11	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	0,11
	0,14	1,50	1,36	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1,36
	1,50	2,51	1,01	14	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	1,01
4. Braunsch. Südbahn	3,20	11,374	8,174	12	1	Steinschl. u. K.	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	8,174
5. Schöninger Bahn	5,66	8,61	2,95	12	1	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	2,95
B. Nebengleise.															
Bahnhof Braunschweig	0,00	0,17	2,191	12	1	Kies	—	0,168	0,917	—	0,127	—	0,011	0,023	0,945
" Wolfenbüttel nebst den Gleisen															
der Zuckerf. Wendessen = 0,035 Meil.	1,54	1,645	0,186	12	1	"	—	0,012	0,124	—	—	—	—	—	0,050
" Scheppenstedt	3,92	4,01	0,113	12	1	"	—	—	0,108	—	0,005	—	—	—	—
" Jerxheim nebst den Gleisen															
d. Zuckerf. = 0,029 Meil.	5,59	5,73	0,331	12	1	K. u. Steinschl.	—	—	0,179	—	—	—	—	0,018	0,134
" Wegersleben	7,59	7,67	0,146	12	1	Kies	—	—	0,143	—	0,003	—	—	—	—
" Oschersleben (mit der Nebenbahn vor dem Bahnhofe)	8,82	8,89	0,471	12	1	"	—	0,022	0,321	—	0,128	—	—	—	—
" Börssum	8,77	8,82				"	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Schladen	3,17	3,27	0,302	12	1	Steinschl. u. K.	—	—	0,018	—	—	—	—	—	0,284
" Vienenburg	3,75	3,81	0,093	14	1	Kies	—	0,060	0,022	—	—	—	—	—	0,016
" Harzburg nebst den Gleisen der Mathildenhütte = 0,045 Meilen	4,98	5,03	0,145	14	1	"	—	0,038	0,102	—	—	—	—	—	0,005
" Vechelde	6,01	6,08	0,341	14	1	"	—	0,143	0,198	—	—	—	—	—	—
" Salzgitter	1,85	1,93	0,175	14	1	"	—	—	0,168	—	—	—	—	0,007	—
" Ringelheim	5,228	5,321	0,208	12	1	Steinschl. u. K.	—	—	0,118	—	—	—	—	—	0,090
" Lutter am Barenberge	5,844	5,926	0,124	12	1	"	—	—	0,026	—	—	—	—	—	0,098
" Seesen	6,765	6,808	0,092	12	1	"	—	—	0,081	—	—	—	—	—	0,011
" Gandersheim	8,656	8,731	0,210	12	1	"	—	—	0,102	—	—	—	—	—	0,108
" Kreienzen	10,511	10,603	0,207	12	1	"	—	—	0,049	—	—	—	—	—	0,158
" Söllingen	11,278	11,373	0,378	12	1	"	—	—	0,198	—	—	—	—	—	0,180
" Schöningen	6,314	6,355	0,071	12	1	"	—	—	0,054	—	—	—	—	—	0,017
" Büddenstedt	7,065	7,134	0,245	12	1	"	—	—	0,133	—	—	—	—	—	0,112
" Helmstedt	7,648	7,679	0,068	12	1	"	—	—	0,049	—	—	—	—	—	0,019
"	8,550	8,610	0,204	12	1	"	—	—	0,094	—	—	—	—	—	0,110
Summa A. Hauptgleise	—	—	38,284	—	—	—	—	0,02	6,36	3,06	1,46	0,05	—	—	27,334
" B. Nebengleise	—	—	6,306	—	—	—	—	0,443	3,204	—	0,263	—	0,011	0,048	2,387

theils 12	theils 12
-----------	-----------

III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude		
	Aelteres System			Selbst- thätige 2spurige.		Durch- messer.				Stück.	Flächen- inhalt.	
	2spurige.	3spurige.	4spurige.									
	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Fuss.	Stück.	Stück.	lfd. Fuss.	Stück.	□ Fuss.	
Braunschweig	—	—	1	113	6	24½ 24½ 32 37¼ 44 38½	2	2	1 390	1 1	53 200¹ 14 135² 4 480³	
Wolfenbüttel	—	—	—	42		1	26½	—	1	1 194	1	4 531²
(Zuckerfabrik Wendessengehörend	—	—	—	2)		1	37½	—	—	—	1	2 024³
											1	1 792¹
											1	840²
Dettum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 219¹	
Schöppenstedt	—	—	—	14	1	26½	—	1	504	1	2 248²	
Watenstedt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 219¹	
Jerxheim	—	—	—	26	1	38	—	1	800 420	1	2 208² 255¹	
Wegersleben	—	—	—	16	1	27	—	1	472	1	3 284²	
Oschersleben	—	—	—	39	1	38½	—	3	947	1*	792¹ 9 344² 174³	
Gr. Gleidingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280¹	
Vechelde	1	—	—	17	—	—	—	1	400	1	2 851¹	
Hedwigsburg	—	—	—	—	—	—	—	—	320	1	1 152¹	
Börssum	—	—	—	18	1	38½	—	1	1 540 758	1	2 569² 1 993³	
Schladen	—	—	—	5	—	—	—	1	630	1	2 444² 1 468¹	
Vienenburg	1	1	—	6	1	38	—	—	360	1	4 015²	
Latus	2	1	1	293	14	—	2	12	9 735	15 1*	63 436¹ 36 274² 8 497³ 792¹ 9 344² 174³	

Ialtestellen am Ende des Jahres 1863.

Nebengebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-werkstätten.		Brücken-wagen.	Elektrische Telegraphen-apparate.		Bemerkun-gen.
Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Stück.	System der Apparate.	
1	111 ¹	1	10 643 ¹	1	24 882 ¹	2	in den Ma-schinen-häusern enthalten	1	5 356 ²	1	10 752 ¹	1	4 164 ³	1	4	Morse	Die einstöcki-gen Gebäude sind mit ¹ , die zweistöcki-gen mit ² , und die dreistö-ckigen mit ³ bezeichnet.
1	64 ¹	1	58 716 ¹	1	9 465 ²			1	820 ¹	1	12 480 ¹	1	2 923 ²				
1	3 088 ²	1	4 896 ²	1	26 260 ¹							1	23 268 ¹				
1	3 357 ¹	1	5 250 ¹									1	716 ¹				
1	486 ¹											1	34 200 ¹				
1	943 ¹											1	1 436 ¹				
1	820 ²											1	1 048 ²				
1	124 ¹											1	1 848 ¹				
1	725 ¹											1	900 ¹				
1	725 ¹																
1	64 ¹																
1	72 ¹																
1	170 ¹																
1	72 ¹																
1	3 690 ²																
1	284 ¹																
1	16 ¹																
1	406 ¹					1	462 ²	1	702 ¹	1	2 560 ¹				3	"	*Gemeinschaft-liches Eigen-thum mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-gesellschaft.
1	1 058 ¹	1	1 070 ²														
1	221 ¹	1	6 280 ¹														
1	143 ¹																
1	226 ¹																
1	240 ¹	1	1 821 ¹			1	590 ²	1	300 ¹						1	"	
1	850 ¹					1	630 ²										
1																	
1	4 980 ²	1	2 160 ¹	1	5 355 ¹	1	576 ²	1	1 200 ²	1	2 880 ¹	1	756 ²		2	"	
1	768 ¹					1	2 712 ²		in der west-lichen Was-serstation				in der west-lichen Was-serstation				
1	1 200 ¹																
1	240 ¹																
1	2 494 ²	1	2 160 ¹												1	"	
1	3 550 ¹																
1	270 ¹																
1	248 ¹																
1	188 ¹																
1	5 250 ²	1	1 900 ¹	1	7 459 ¹	1	im Maschi-nenhaus enthalten	1	im Maschi-nenhaus enthalten	2	im Maschi-nenhaus enthalten	1	im Maschi-nenhaus enthalten	1	1	"	
1	297 ¹	1	1 320 ²														
1	297 ¹																
1*	3 432 ¹																
1*	798 ¹																
1*	480 ¹																
1	180 ¹	1	2 910 ¹			1	392 ²								1	"	**liegen in Sta-tion 3,02—3,03.
1	81 ¹						648 ¹										
1	216 ¹																
1	234 ¹																
1																	
1	90 ³	1	1 120 ¹	1	7 646 ¹	1	613 ²	1	1 293 ¹	1	1 600 ¹				2	"	
1	1 480 ¹					1	345 ²										
1	264 ¹					1	231 ¹										
1	345 ¹																
1**	3 460 ²																
1**	1 195 ¹																
1	264 ¹	1	1 025 ¹							1	1 350 ¹				1	"	
1	1 264 ¹	1	1 056 ¹							1	1 040 ¹						
1	768 ¹																
1	2 438 ²	1	3 372 ¹	1	2 402 ¹	1	330 ²	1	1 988 ¹			1	im Maschi-nenhaus enthalten		2	"	
1	1 002 ¹				679 ²												
1	65 ¹																
1	181 ¹																
51	24 904 ¹	13	98 413 ¹	6	74 004 ¹	9	879 ¹	8	5 103 ¹	7	32 662 ¹	7	62 368 ¹	2	18	"	
3	26 220 ²		7 286 ²		10 144 ²		6 650 ²		6 556 ²				4 732 ²				
	90 ³												4 164 ³				
	4710 ¹												in den Ma-schinen-häusern enthalten				

Bauwerke auf den Bahnhöfen und

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll- tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude			
	Aelteres System.			Selbst- thätige 2spurige.		Durch- messer.				Stück.	Fuss.	Stück.	Flächen- inhalt.
	2spurige Stück.	3spurige. Stück.	4spurige. Stück.										
Transport	2	1	1	298	14	—	2	12	9 735	15 { 1* {	63 436 ¹ 36 274 ² 8 497 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³		
Harzburg	—	1	—	20	2 {	40	—	1	2 516	1 {	2 130 ² 265 ¹		
(Bei der Mathildenhütte) . . .	—	—	—	3)		22½							
Gielde	—	—	—	—	—	—	—	—	240	1	1 155 ¹		
Salzgitter	—	—	—	13	1	35	—	1	1 171 } 592 }	1 {	3 767 ² 356 ³		
Ringelheim	—	—	—	6	—	—	—	1	362	1	1 080 ¹		
Lutter a. Bbge.	—	—	—	5	—	—	—	—	320 } 640 }	1 {	1 050 ¹ 1 072 ²		
Neukrug	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	496 ¹		
Seesen	—	—	—	16	1	38½	—	1	1 080 } 810 }	1 {	3 047 ² 1 589 ³		
Ildehausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	468 ¹		
Gandersheim	—	—	—	13	—	—	—	1	714 } 690 }	1	5 142 ²		
Kreiensen	—	—	—	26 1***	1	38½	—	1	890 } 480 }	1***	4 102 ¹		
Söllingen	—	—	—	4	—	—	—	1	352	1	1 200 ¹		
Schöningen	—	—	—	13	—	—	—	2	424	1 {	3 818 ² 941 ³		
Büddenstedt	—	—	—	5	—	—	—	1	203	1	1 200 ¹		
Helmstedt	—	—	—	12	1	35½ ₁₂	—	1	400	1 {	3 250 ² 2 400 ³		
Ueberhaupt	2	2	1	434 1***	20	—	2	23	21 619	28 { 1* { 1***	70 350 ¹ 58 500 ² 13 783 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 4 102 ¹		

Haltestellen am Ende des Jahres 1863 (Fortsetzung).

Nebengebäude.		Güterschuppen.		Maschinenhäuser.		Wasserstationen.		Cokeschuppen.		Wagenschuppen.		Reparaturwerkstätten.		Brückewagen.	Elektrische Telegraphenapparate.		Bemerkungen.
Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächeninhalt. □ Fuss.		Stück.	System der Apparate.	
51 { 3*	24 904 ¹ 26 220 ² 90 ³ 4 710 ¹	13 {	98 413 ¹ 7 286 ²	6 {	74 004 ¹ 10 144 ²	9 { 3	879 ¹ 6 650 ² in den Maschinenhäusern enthalten	8 { 1	5 103 ¹ 6 556 ² im Maschinenhause enthalten	7 2	32 662 ¹ in den Maschinenhäusern enthalten	7 { 2	62 368 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ in den Maschinenhäusern enthalten	2	18	Morse	***Mit Hannover gemeinschaftlich.
1 1 1 1	1 620 ² 100 ¹ 448 ¹ 768 ¹	1 1	1 440 ¹ im Hause für den Aufseher enthalten	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1	1 995 ¹	— —	— —	1	1	„	
1 1 1	290 ¹ 1 268 ² 890 ¹ 270 ¹	— 1 1	— 1 192 ¹ 3 040 ¹	— — —	— — —	— 1	— 966 ²	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 1	— Morse	
1 1 1	180 ¹ 1 872 ¹ 504 ¹	1 1 1	1 712 ¹ 1 000 ¹	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1 1	„ „	
1 1 { 1 1	236 ¹ 267 ¹ 854 ² 272 ³ 160 ¹ 142 ¹	— 1 — — — —	— 4 200 ¹ — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— 1 { — — — —	— 528 ² 396 ¹ — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	
1	882 ¹	1	1 120 ¹	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1	Morse	
1 1 1	3 141 ¹ provisor. Postgebäude 192 ¹ 418 ²	1	1 120 ¹ provisorisch	1	10 609 ¹	1	770 ²	1	2 500 ¹	1	1 600 ¹ provisorisch	1	im Maschinenhause enthalten	—	1	„	
1 1 1	106 ¹ 288 ¹ 240 ¹	1	1 600 ¹	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	
1 { 1 1 1	561 ² 594 ¹ 106 ¹ 291 ¹ 1053 ¹	1 { 1 1 1	4 763 ¹ 1 350 ² 1600 ¹	— — — — —	— — — — —	— — 1	— — 130 ¹	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1	Morse	
1 { 1 1 1 1	676 ² 1 028 ¹ 23 ¹ 90 ¹ 1 920 ¹ 144 ¹	1	2 400 ¹	1	3 333 ¹	1 { 1	1 254 ² 870 ¹ in der Wasserstation	1	1 464 ¹	1	1 440 ¹	— —	— —	— —	1	Morse	
80 { 3*	41 129 ¹ 31 617 ² 362 ³ 4 710 ¹	25 { 1	123 600 ¹ 8 636 ² im Hause für den Aufseher enthalten	8 {	87 946 ¹ 10 144 ²	14 { 3	2 275 ¹ 10 168 ² in den Maschinenhäusern enthalten	10 { 1	9 067 ¹ 6 556 ² im Maschinenhause enthalten	10 2	37 697 ¹ in den Maschinenhäusern enthalten	7 { 3	65 368 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ in den Maschinenhäusern enthalten	3	27	Morse	

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Ex- pan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant.		Ankaufs- preis. Thaler.	Tran- port- kosten Thaler.
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	Name.	Wohnort.		
													Zollcentner.	
1	Advance . . .	11	1 1/2	4 3/4	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
2	Swift	11	1 1/2	4 3/4	"	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
3	Dart	13	1 1/2	5	fest 5/6	70	1	2	293	323	Derselbe	Daselbst	11 870	870
4	Zorge	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
5	Hackelberg . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	297	327	Dieselbe	Daselbst	13 000	330
6	Braunschweig .	10 1/2	1 1/2	4	" 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	—
7	Wildemann . .	15 1/2	2	4 3/4	veränderl.	80	3	—	382	422	Stephenson	New - Castle	11 600	900
8	Crodo	15	2	4 3/4	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1 070
9	Hercynia . . .	14	1 5/6	5 1/2	"	80	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
10	Blankenburg . .	13	1 1/2	5 1/2	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
11	Magdeburg . .	13	1 1/2	5 1/2	" 7/8	70	1	2	274	304	Derselbe	Daselbst	5 800	920
12	Wolfenbüttel .	14	1 5/6	5 1/2	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New - Castle	10 640	900
13	Brocken	15	2	4 3/4	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
14	Germania . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
15	Concordia . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
16	Hannover . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
17	Cöln	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
18	Berlin	15	2	5 1/2	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
19	Bremen	15	2	5 1/2	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
20	Hamburg	15	2	4 3/4	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
21	Dresden	15	2	5 1/2	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
22	Leipzig	15	2	5 1/2	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
23	London	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11 998	17
24	Paris	15	1 5/6	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
25	Elbe	15	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
26	Rhein	15	2	4 3/4	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
27	Weser	16	2	4 3/4	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
28	Oker	16	2	4 3/4	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
29	Leine	16	2	4 3/4	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
30	Amsberg	15	1 5/6	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
31	Gandersheim . .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
32	Seesen	15	1 5/6	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
33	Solling	16	2	4 3/4	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
34	Elm	15	2	5 1/2	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
35	Schöningen . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
36	Radau	16	2	5 1/2	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
37	Helmstedt . . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
38	Ilse	15	1 5/6	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
39	Asse	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
40	Cassel	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
41	Holzminden . .	16	2	5 1/2	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
42	Oels	16	2	5 1/2	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 186	17
43	Bode	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 870	17
44	Elfenstein . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
45	Hils	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
46	Gaus	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 030	17
47	Frankfurt . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 857	17
48	Lessing	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 030	17
49	Roswitha	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	13 919	17
50	Bruno	17	2	4 3/4	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	14 457	17
51	Welf	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	22 005	17
52	Autor	16	2	4 3/4	"	100	2	1	533	600	Derselbe	Daselbst	14 457	17
53	Göttingen . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	14 552	17
54	Lüneburg	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
55	Dankwart	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	15 445	17
56	Eberstein	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
57	Stadtdendorf . .	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
58	Hansa	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	19 000	17
59	Brabant	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
60	Sölter	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	14 900	17
60	Locomotiven . .	in	Summa	—	—	—	—	—	27 675	30 687	—	—	800 062	10 483
1	Locomotive	im	Durch-	schnitt	—	—	—	—	461	511	—	—	13 331	175

IV^a Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

1	Baltimore . . .	10 1/2	1 1/2	4	fest 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	270	300	Sharp Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg . . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330

Tender am Ende des Jahres 1863.

15

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1863.	Gewicht des Tenders		Fabrikant.		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
50	15 550	December 1838	25 916	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
70	12 810	August 1840	59 908	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Mai 1842	32 614	100	157	Sharp Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	16 120
—	13 330	Juli 1842	45 064	148	208	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	50	—	2 150	15 480
—	10 700	April 1843	30 290	85	142	Dieselbe	Daselbst	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	56 651	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	46 418	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	75 659	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	42 925	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
70	6 790	eodem	31 473	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 940	40	—	1 980	8 770
2 380	13 920	9. November 1846	69 311	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	51 871	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	46 102	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	46 191	147	212	Dieselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	50 413	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	44 206	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	40 086	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	48 608	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	42 476	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	42 701	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	39 580	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	43 251	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	47 512	220	296	Dieselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	39 762	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	36 592	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	15 332
—	12 446	28. December 1854	25 444	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	32 464	206	274	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	35 318	215	285	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	48 109	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 845
—	11 973	7. Juli 1855	30 593	228	296	Dieselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	32 219	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	40 207	205	282	Dieselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	30 631	209	289	Dieselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	28 446	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 663
—	13 031	24. December 1856	38 189	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	36 419	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	33 732	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	35 979	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	27 812	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	22 730	212	292	Dieselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	26 744	211	290	Dieselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	26 454	203	282	Dieselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	24 402	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	24 069	205	282	Dieselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	28. ejusdem	20 579	228	307	Dieselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	20 439	211	290	Dieselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	22 511	228	307	Dieselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	14 475	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	22 022	12. Juni 1861	8 302	250	400	Dieselbe	Daselbst	3 000	17	—	3 017	25 039
—	14 474	26. Juli 1861	13 161	250	330	Dieselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	14 569	13. October 1861	11 375	230	310	Dieselbe	Daselbst	3 350	17	—	3 367	17 936
—	15 479	20. December 1862	6 243	250	360	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	5 981	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	2 922	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	2 708	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	2 472	265	400	Dieselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	8	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	235	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 905
5 530	816 095	—	1 717 922	11 427	16 106	—	—	150 433	2 431	510	153 376	969 471
92	13 602	—	28 032	190	268	—	—	2 507	41	8,5	2 556	16 158

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

30	12 730	Januar 1839	Ende 1854. 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861. 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	15 250
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859. 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 250

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder.	Kolben- hub.	Durch- messer der Trieb- räder.	Ex- pan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant.		Ankaufs- preis.	Tran- port- kosten
		Zoll engl.	Fuss engl.	Fuss engl.		Pfd. engl.	gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	Name.	Wohnort.	Thaler.	Thaler.
									Zollcentner.					
1	Advance . . .	11	1 1/2	4 3/4	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
2	Swift	11	1 1/2	4 3/4	"	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
3	Dart	13	1 1/2	5	fest 5/6	70	1	2	293	323	Derselbe	Daselbst	11 870	870
4	Zorge	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
5	Hackelberg . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	297	327	Dieselbe	Daselbst	13 000	330
6	Braunschweig .	10 1/2	1 1/2	4	" 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	10 700	—
7	Wildemann . .	15 1/2	2	4 3/4	veränderl.	80	3	—	382	422	Stephenson	New - Castle	11 600	900
8	Crodo	15	2	4 3/4	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1 070
9	Hercynia . . .	14	1 5/6	5 1/2	"	80	2	1	381	421	Derselbe	Daselbst	11 000	830
10	Blankenburg . .	13	1 1/2	5 1/2	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
11	Magdeburg . .	13	1 1/2	5 1/2	" 7/8	70	1	2	274	304	Derselbe	Daselbst	5 800	920
12	Wolfenbüttel .	14	1 5/6	5 1/2	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New - Castle	10 640	900
13	Brocken . . .	15	2	4 3/4	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
14	Germania . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
15	Concordia . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
16	Hannover . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
17	Cöln	15	2	4 3/4	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
18	Berlin	15	2	5 1/2	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
19	Bremen	15	2	5 1/2	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
20	Hamburg . . .	15	2	4 3/4	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
21	Dresden	15	2	5 1/2	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
22	Leipzig	15	2	5 1/2	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
23	London	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11 998	17
24	Paris	15	1 5/6	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
25	Elbe	15	2	4 3/4	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
26	Rhein	15	2	4 3/4	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
27	Weser	16	2	4 3/4	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
28	Oker	16	2	4 3/4	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
29	Leine	16	2	4 3/4	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
30	Amsberg	15	1 5/6	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
31	Gandersheim . .	15	1 5/6	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
32	Seesen	15	1 5/6	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
33	Solling	16	2	4 3/4	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
34	Elm	15	2	5 1/2	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
35	Schöningen . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
36	Radau	16	2	5 1/2	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
37	Helmstedt . . .	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
38	Ilse	15	1 5/6	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
39	Asse	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
40	Cassel	16	2	4 3/4	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
41	Holzminnen . .	16	2	5 1/2	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
42	Oels	16	2	5 1/2	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 136	17
43	Bode	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 870	17
44	Ellenstein . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
45	Hils	16	2	4 3/4	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
46	Gaus	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 857	17
47	Frankfurt . . .	15	2	5 1/2	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
48	Lessing	15	1 5/6	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	13 919	17
49	Roswitha	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
50	Bruno	17	2	4 3/4	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	22 005	17
51	Welf	15	1 5/6	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
52	Autör	16	2	4 3/4	"	100	2	1	533	600	Derselbe	Daselbst	14 552	17
53	Göttingen . . .	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
54	Lüneburg	16	1 5/6	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 445	17
55	Dankwart	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
56	Eberstein	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
57	Stadtoldendorf	18	2 1/6	4 3/4	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
58	Hansa	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
59	Brabant	15	2	3 3/4	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
60	Sölter	17	2	4 3/4	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	15 500	17
60	Locomotiven . .	in	Summa	—	—	—	—	—	27 675	30 687	—	—	800 062	10 483
1	Locomotive	im	Durch-	schnitt	—	—	—	—	461	511	—	—	13 331	175

IVa Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

1	Baltimore . .	10 1/2	1 1/2	4	fest 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	270	300	Sharp Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg . . .	13	1 1/2	5 1/2	" 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330

Tender am Ende des Jahres 1863.

15

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1863.	Gewicht des Tenders		Fabrikant.		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.			Zollcentner.				Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
50	15 550	December 1838	25 916	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
70	12 810	August 1840	59 908	127	184	Bahnhofswerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Mai 1842	32 614	100	157	Sharp Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	16 120
—	13 330	Juli 1842	45 064	148	208	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	50	—	2 150	15 480
—	10 700	April 1843	30 290	85	142	Dieselbe	Daselbst	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	56 651	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	46 418	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	75 659	154	219	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	42 925	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
70	6 790	eodem	31 473	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 940	40	—	1 980	8 770
2 380	13 920	9. November 1846	69 311	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	51 871	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	46 102	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	46 191	147	212	Derselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	50 413	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	44 206	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	40 086	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	48 608	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	42 476	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	42 701	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	39 580	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	43 251	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	47 512	220	296	Derselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	39 762	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	36 592	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	15 532
—	12 446	28. December 1854	25 444	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	32 464	206	274	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	35 318	215	285	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	48 109	228	307	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 345
—	11 973	7. Juli 1855	30 593	228	296	Derselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	32 219	228	307	Derselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	40 207	205	282	Derselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	30 631	209	289	Derselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	28 446	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 663
—	13 031	24. December 1856	38 189	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	36 419	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	33 732	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	35 979	212	292	Derselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	27 812	212	292	Derselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	22 730	212	292	Derselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	26 744	211	290	Derselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	26 454	203	282	Derselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	21 402	211	290	Derselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	24 069	205	282	Derselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	28. ejusdem	20 579	228	307	Derselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	20 439	211	290	Derselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	22 511	228	307	Derselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	14 475	250	330	Derselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	22 022	12. Juni 1861	8 302	250	400	Derselbe	Daselbst	3 000	17	—	3 017	25 039
—	14 474	26. Juli 1861	13 161	250	330	Derselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	14 569	13. October 1861	11 375	230	310	Derselbe	Daselbst	3 350	17	—	3 367	17 936
—	15 479	20. December 1862	6 243	250	360	Derselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	5 981	265	400	Derselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	2 922	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	2 708	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	2 472	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	8	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	235	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 905
5 530	816 095	—	1 717 922	11 427	16 106	—	—	150 433	2 431	510	153 376	969 471
92	13 602	—	28 032	190	268	—	—	2 507	41	8,5	2 556	16 158

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

30	12 730	Januar 1839	Ende 1854. 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861. 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	13 870
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859. 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470

V. Bestand der Wagen

Gattung der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen						
				besitzt Achsen	kann fassen			Equi- pagen.	Luxus- Pferde	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.
					Personen					
					in Classe					
Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.					
Hof-Reisewagen	—	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—
Personenwagen	1	"	1	3	24	—	—	—	—	—
Desgleichen	2	"	1	3	10	32	—	—	—	—
Desgleichen	3	"	1	3	10	12	20	—	—	—
Desgleichen	4 bis 7, 47 bis 56, 72 b. 75	"	18	3	6	32	—	—	—	—
Desgleichen	8, 10 bis 12	"	4	3	8	—	50	—	—	—
Desgleichen	9, 22, 26, 27, 37 bis 46, 57 bis 68	"	26	3	—	—	60	—	—	—
Desgleichen	14, 25, 30, 35	"	4	3	—	—	40	—	—	—
Desgleichen	15 bis 18	"	4	3	8	16	40	—	—	—
Desgleichen	19	"	1	3	—	—	35	—	—	—
Desgleichen	13	"	1	3	—	12	50	—	—	—
Desgleichen	20, 21, 24	"	3	3	—	12	40	—	—	—
Desgleichen	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—
Desgleichen	28, 29, 32, 33, 36	"	5	3	—	—	50	—	—	—
Desgleichen	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—
Desgleichen	34	"	1	3	6	16	20	—	—	—
Desgleichen	69 bis 71	"	3	3	6	16	40	—	—	—
Desgleichen	151 bis 153	"	3	2	—	8	30	—	—	—
Summa der bedeckten Personenwagen	—	—	79	—	—	—	—	—	—	—
Güterwagen	201 bis 249	bedeckt	49	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	301 bis 322	"	22	3	—	—	—	—	—	150
Pferdewagen	351 bis 353	"	3	2	—	—	—	—	3	100
Güterwagen	371 bis 400	"	30	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen mit doppel- tem Boden	401	"	1	2	—	—	—	—	—	100
Pferdewagen	402, 404, 405	"	3	2	—	—	—	—	3	100
Güterwagen	403, 406 bis 476	"	72	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	490 bis 663	"	174	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	100
Güterwagen	674 bis 734, 739 bis 749	"	72	2	—	—	—	—	—	100
Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	449	—	—	—	—	—	—	—
Kohlen- u. Cokeswagen	841 bis 1090	offen	250	2	—	—	—	—	—	200
Güterwagen	1201 bis 1330	"	130	2	—	—	—	—	—	100
Viehswagen	1451 bis 1456	"	6	2	—	—	—	—	—	100
Langholztransportwagen	1501 bis 1520	"	20	2	—	—	—	—	—	100
Equipagewagen	1551 und 1552	"	2	2	—	—	—	1	—	100
Güterwagen	1601 bis 1606	"	6	4	—	—	—	—	—	200
Desgleichen	1607	"	1	4	—	—	—	—	—	300
Desgleichen	1651 bis 1680	"	30	3	—	—	—	—	—	120
Summa der offenen Gü- terwagen	—	—	445	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen	—	—	14	2	—	—	—	—	—	30
Personenwagen	—	—	79	—	—	—	—	—	—	—
Bedeckte und offene Gü- terwagen	—	—	894	—	—	—	—	—	—	—
Kleine Erdwagen	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—
Sämmtliche Wagen	—	—	987	—	—	—	—	—	—	—
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaft- lichen Wagen der Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn- Verbandes: Braunschweig, Hannover und Cöln-Minden:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Courierzug - Personenw.	61 bis 66 u. 111 bis 140	bedeckt	36	3	—	—	—	—	—	—
Personenwagen mit Post- coupées	99 bis 110	"	12	3	—	—	—	—	—	—
Gepäckwagen	8 bis 34	"	27	3	—	—	—	—	—	—
Summa der gemeinschaft- lichen Wagen	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—

am Ende des Jahres 1863.

Alle Wagen							Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.
besitzen Achsen.	können fassen				Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.	aller Wagen.		pro Achse.	pro Stück.		pro Achse.		
	Personen in Classe			Equi- pagen.								Luxus- Pferde.	
	I.	II.	III.										
Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.		
3	24	—	—	—	—	—	—	172	57	5 409	5 409	1 803	Nr. 14, 19, 25, 28 bis 30, 32, 33, 35, 36 sind mit Cou- pés für Post- beamte und Packräumen für Postgüter eingerrichtet.
3	24	—	—	—	—	—	—	156	52	4 000	4 000	1 333	
3	10	32	—	—	—	—	1	171	57	3 220	3 220	1 073	
3	10	12	20	—	—	—	1	172	57	3 220	3 220	1 073	
54	108	576	—	—	—	—	16	4 082	75	69 952	3 886	1 295	
12	32	—	200	—	—	—	—	694	58	10 800	2 700	900	
78	—	—	1 560	—	—	—	13	4 990	64	76 912	2 958	986	
12	—	—	160	—	—	—	2	662	55	10 210	2 553	851	
12	32	64	160	—	—	—	4	670	56	12 914	3 228	1 076	
3	—	—	35	—	—	—	—	163	54	3 220	3 220	1 073	
3	—	12	50	—	—	—	1	159	53	2 600	3 600	867	
9	—	36	120	—	—	—	2	522	58	9 260	3 087	1 029	
3	—	48	—	—	—	—	—	170	57	3 020	3 020	1 006	
15	—	—	250	—	—	—	3	834	56	12 960	2 592	864	
3	6	8	40	—	—	—	—	164	55	2 500	2 500	833	
3	6	16	20	—	—	—	—	169	56	2 550	2 550	850	
9	18	48	120	—	—	—	3	680	76	12 408	4 143	1 381	
6	—	24	90	—	—	—	—	462	77	7 140	2 480	1 240	
234	270	876	2 825	—	—	—	46	15 092	64	252 295	3 194	1 078	Nr. 1238 bis 1245 sind auch zu Langholztrans- porten zu be- nutzen.
196	—	—	—	—	—	9 800	—	9 506	48	108 908	2 223	556	
66	—	—	—	—	—	3 300	22	4 132	62	45 093	2 049	685	
6	—	—	—	—	9	300	—	328	54	4 419	1 473	736	
60	—	—	—	—	—	3 000	8	3 723	62	41 413	1 380	690	
2	—	—	—	—	—	100	—	92	46	519	519	259	
6	—	—	—	—	9	300	—	271	45	1 200	400	200	
144	—	—	—	—	—	7 200	8	7 841	54	80 248	1 114	557	
26	—	—	—	—	—	1 300	—	1 404	54	12 340	949	474	
348	—	—	—	—	—	17 400	70	19 788	57	244 725	1 406	703	
20	—	—	—	—	—	1 000	8	1 188	59	15 385	1 538	769	
144	—	—	—	—	—	7 200	20	9 086	64	82 892	1 151	575	
1018	—	—	—	—	18	50 900	136	57 359	56	637 142	1 419	626	
500	—	—	—	—	—	50 000	74	29 306	59	322 108	1 288	644	
260	—	—	—	—	—	13 000	26	10 560	41	109 449	755	377	
12	—	—	—	—	—	600	—	594	49	5 160	860	430	
40	—	—	—	—	—	2 000	—	1 836	46	19 061	953	476	
4	—	—	—	2	—	200	—	154	38	1 402	701	350	
24	—	—	—	—	—	1 200	1	1 095	46	13 005	2 168	542	
4	—	—	—	—	—	300	—	199	50	2 000	2 000	500	
90	—	—	—	—	—	3 600	10	3 060	34	30 264	1 009	336	
934	—	—	—	2	—	70 900	111	46 804	50	502 449	1 129	538	
28	—	—	—	—	—	420	—	204	7	1 520	108	54	
234	270	876	2 825	—	—	—	46	15 092	64	252 295	3 194	1 078	
1 952	—	—	—	2	18	121 800	247	104 163	53	1 139 591	1 275	584	
28	—	—	—	—	—	420	—	204	7	1 520	108	54	
2 214	270	876	2 825	2	18	122 220	293	119 459	54	1 393 406	1 412	626	
108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 971	3 777	1 259	
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 317	3 360	1 120	
81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 216	2 156	719	
225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	234 504*	3 127	1 042	* Br. Anthell 23/122 = 44210 Thl.

Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1862						Im Jahre 1863						Also bis Ende 1863						Bestand Ende 1863		
		angeschafft			zurückgestellt			angeschafft			zurück- gestellt			angeschafft			zurückgestellt			Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
		Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.	Stück.	Achsen.	Preis. Thlr.
Personenwagen	bedeckt	91	257	267 643	13	26	20 757	1	3	5 409	—	—	—	92	260	273 052	13	26	20 757	79	234	252 265
Desgleichen	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
Güterwagen	bedeckt	414	950	604 015	4	10	7 273	39	78	40 400	—	—	—	453	1028	644 415	4	10	7 273	449	1018	637 142
Desgleichen	offen	433	910	468 043	41	82	19 287	53	106	53 693	—	—	—	486	1016	521 786	41	82	19 287	445	934	502 449
Kleine Erdwagen	"	130	260	43 251	114	228	41 513	—	—	—	2	4	218	130	260	43 251	116	232	41 731	14	28	1 520
Personen-, Güter- u. kl. Erdwagen	bedeckt, u. offen	1084	2409	1 391 552	188	378	97 430	93	187	99 502	2	4	218	1177	2596	1 491 054	190	382	97 648	987	2214	1 398 406

VI.

Anlagecapital und dessen Verwendung.

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.
	Grund- entschädi- gungen.	Erdarbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Überfahrten.	Bahnhöfe.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Durch angeliehene Capitalien	718 417	1 509 834	590 910	2 883 013	88 413	105 543	859 149
Aus den Betriebs-Aufkünften bis Ende 1862	59 136	10 120	28 629	329 335	15 626		667 413
Aus den Betriebs-Aufkünften im Jahre 1863	923	—	48 550	4 388	—	—	31 800
<i>Summa</i> . . .	778 476	1 519 954	668 089	3 216 736	104 039	105 543	1 558 362
Davon ab der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen	—	—	—	120 000	—	2 000	60 000
Bleibt nutzbares Anlagecapital	778 476	1 519 954	668 089	3 096 736	104 039	103 543	1 498 362
Procente des nutzbaren Anlagecapitals	7,09	13,84	6,08	28,20	0,95	0,94	13,64
Kosten pro Bahnmeile (auf 27,02 Mei- len vertheilt)	28 811	56 253	24 726	114 609	3 850	3 832	55 454

Repartition des

Bahnstrecke.	Bahnlänge (genau).
	Meilen
Braunschweig - Wolfenbüttel	1,58
Wolfenbüttel - Oschersleben	7,31
Wolfenbüttel - Harzburg	4,50
Braunschweig - Hannoversche Grenze	2,51
Börssum - Kreiensen	8,17
Jerxheim - Helmstedt	2,95
<i>Summa</i>	27,02

<i>H.</i>	<i>I.</i>	<i>K.</i>	<i>L.</i>	<i>M.</i>	<i>N.</i>	<i>Summa</i> des Anlage- capitals.	Bestand des Reserve- u. extra- ordinai- ren Baufonds.	Von dem Anlage- capitale sind amor- tisirt	Das zu verzin- sende Anlage- capital beträgt demnach
Locomo- tiven.	Wagen.	Admini- stration.	Zinsen.	Elektro- magneti- scher Telegraph.	Insgemein.	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
488 908	519 166	173 524	254 420	29 426	190 819	8 406 542	—	2 175 669	6 230 873
463 800	955 543	—	—	34 940	20 118	2 584 660	—		
135 496	96 585	—	—	—	—	317 742	—		
10 83 204	1 571 294	173 524	254 420	64 366	210 937	11 308 944	332 536		
44 590	97 648	—	—	2 600	—	326 838			
1 038 614	1 473 646	173 524	254 420	61 766	210 937	10 982 106			
9,46	13,42	1,58	2,32	0,56	1,92	100			
38 439	54 539	6 422	9 416	2 286	7 807	406 444			

Anlage-Capitals.

Ursprüngliches Anlage- capital		Verzinsliches Anlagecapital		Nutzbares Anlagecapital	
im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.	im Ganzen.	pro Meile.
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
544 600	344 684	327 944	207 559	—	—
2 146 200	293 598	1 292 390	176 798	—	—
640 000	142 539	385 392	85 643	—	—
747 200	297 689	449 946	179 261	—	—
3 151 700	385 765	2 667 919	326 551	—	—
1 176 842	398 929	1 107 282	375 350	—	—
8 406 542	311 123	6 230 873	230 602	10 982 106	406 444

VII. Uebersicht des Beamten-

(Mit Ausschluss des bei Neu-

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten	
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.
I. Central-Verwaltung:				
1. Direction (incl. zweier unbesoldeter Mitglieder)	6	6 900	—	—
2. Bureau	39	19 408	8	1 532
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter	8	2 126	—	—
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten)	8	3 612	2	365
II. Bahn- und Bahnverkehrsverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	8	5 608	7	3 166
b) Büreaudienst (incl. zweier Boten)	18	7 594	4	991
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:				
a) Bahnaufscher	16	4 698	1	240
b) Bahnwärter und Gehülfen	—	—	306	49 988
c) Weichenwärter und Gehülfen	—	—	96	17 370
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:				
a) Bahnhöfenaufscher, Portiers und Perronwärter	36	10 648	—	—
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc.	1	167	7	1 092
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe	—	—	—	—
III. Transportverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung	3	2 325	—	—
2. Expeditionsdienst:				
a) Expedienten, Einnahmer, Buchführer und Assistenten	72	30 067	9	2 012
b) Magazinaufscher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte	7	2 096	—	—
3. Fahrdienst:				
a) Locomotivführer und Assistenten	33	16 124	15	3 650
b) Heizer	—	—	42	11 078
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen	63	19 542	39	6 581
d) Packmeister	13	4 047	—	—
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc.	—	—	—	—
4. Maschinenverwaltung:				
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender	1	1 165	1	365
b) Putzen derselben	—	—	—	—
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes	—	—	—	—
5. Wagenverwaltung:				
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure	6	1 957	1	243
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen	—	—	—	—
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. zweier Boten)	9	3 997	1	138
V. Werkstättenverwaltung:				
1. Generelle Aufsicht und Leitung:				
a) Technischer Dienst	1	800	1	304
b) Büreaudienst (incl. eines Boten)	9	3 700	3	646
c) Modellmeister und Aufseher	5	1 670	—	—
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt	—	—	—	—
3. Leistungen für den Bahnbetrieb	—	—	—	—
VI. Verwaltung des Uniformierungswesens	2	938	—	—
Ueberhaupt	364	149 189	543	99 761
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	410	—	184
" " " " " Tag Gr.	—	—	—	—

und Arbeiter-Personals.

(auten beschäftigten Personals.)

Handwerker				Handarbeiter				Erläuterungen.
in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. * * Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeit gegen Tagelohnarbeit, wie 1,4 : 1.
Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl **	Lohn. Thlr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienstkleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
—	—	0,3	96	1,3	175	0,6	123	
—	—	—	—	—	—	0,1	19	
—	—	—	—	—	—	—	—	Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
5,8	998	21,4	4 961	45,2	5 254	222,0	35 934	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
3,2	650	59,2	16 497	60,4	9 337	4,5	735	
—	—	—	—	12,5	1 474	8,1	1 505	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	165,6	25 251	13,0	2 770	Dieselben versehen zugleich die Function V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. enthalten.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	71,8	11 427	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	77,7	9 717	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	1,2	146	37,8	7 561	
—	—	—	—	—	—	—	—	
6,5	1 175	—	—	4,7	568	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
2,0	665	—	—	1,0	130	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	
12,1	2 078	3,2	859	20,2	2 406	1,8	324	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expeditions-personale mit besorgt.
210,2	36 090	65,8	17 670	40,5	4 818	7,7	1 384	
—	—	—	—	—	—	—	—	
239,8	41 656	149,9	40 083	502,1	70 703	295,6	50 355	in Summa 2094,4 Personen mit 451 747 Thlr.
—	174	—	267	—	141	—	170	
—	17,4	—	26,7	—	14,1	—	17,0	

VIII. Leistungen der Locomotiver

Laufende Nro.	Namen der Locomotiven.	Nummer der Monate, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit der durch- laufenen Meile pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomotive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
								Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
1	Advance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Swift	8	—	3	—	—	3,7	—	—	—	—	2 400
3	Dart	5—12	183	656	262	1 814	2,8	35 008	2 229 230	19	1 229	2 880
4	Zorge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Hackelberg	1—12	164	129	1473	709	5,5	6 266	583 260	9	823	2 880
6	Braunschweig	1—12	160	—	2 205	—	—	—	—	—	—	2 400
7	Wildemann	1—3, 7—12	170	593	387	2 882	4,9	41 787	3 923 680	14	1 397	5 350
8	Crodo	1—12	280	1471	346	3 597	2,4	152 101	12 910 810	32	3 581	5 350
9	Herecynia	1—7, 9—12	207	766	498	3 659	4,7	52 072	4 985 850	14	1 362	3 930
10	Blankenburg	1—10, 12	192	617	259	1 767	2,8	33 490	2 614 470	19	1 479	2 880
11	Magdeburg	1—6, 9—12	164	544	442	1 725	3,2	31 247	2 391 440	18	1 386	2 880
12	Wolfenbüttel	1, 3—12	215	841	479	4 038	4,8	56 884	6 433 180	14	1 568	3 930
13	Brocken	9—12	80	265	446	773	2,9	15 963	2 171 120	21	2 809	5 350
14	Germania	1—5, 7—12	218	1 319	309	3 771	2,9	161 089	11 473 740	43	3 043	5 350
15	Concordia	1—12	280	1 674	581	4 254	2,5	159 381	10 867 690	37	2 554	5 350
16	Hannover	1—12	272	1 554	565	4 749	3,3	250 324	18 529 740	53	3 902	5 350
17	Cöln	1—12	263	—	4 779	—	—	—	—	—	—	5 350
18	Berlin	1—12	259	1 083	869	3 881	3,6	139 739	10 526 970	36	2 712	4 860
19	Bremen	1, 3—12	192	810	487	3 665	4,5	62 920	5 542 690	17	1 512	4 860
20	Hamburg	1—9	180	869	1 053	2 852	3,3	151 774	10 637 940	53	3 730	5 350
21	Dresden	1—12	166	678	12	2 919	4,3	48 954	3 543 600	17	1 214	4 860
22	Leipzig	1—12	163	664	62	2 918	4,4	49 328	3 430 360	17	1 176	4 860
23	London	1—12	246	721	624	3 587	4,9	89 360	6 121 490	25	1 707	4 530
24	Paris	6—12	173	668	71	3 065	4,5	85 200	6 114 420	28	1 995	4 530
25	Elbe	1—12	276	1 657	1 018	5 575	3,4	294 125	21 533 850	53	3 863	5 350
26	Rhein	1—12	280	1 660	600	5 412	3,3	307 129	21 924 200	57	4 051	5 350
27	Weser	1—8	177	84	3 045	276	1,6	8 077	940 590	29	3 408	6 420
28	Okar	1—2	46	219	146	591	2,7	34 169	2 475 680	58	4 181	6 420
29	Leine	1—12	350	1 850	1 406	5 535	3,0	428 362	30 573 860	79	5 524	6 420
30	Amsberg	1, 4—9	96	263	898	730	2,8	11 875	1 057 860	16	1 449	4 530
31	Gandersheim	1, 3—11	253	968	—	4 611	4,8	105 780	7 604 210	23	1 649	4 530
32	Seesen	1—7, 10—12	235	510	2 698	2 331	4,6	52 599	5 800 040	23	2 488	4 530
33	Solling	1—12	262	1 780	966	5 863	3,3	180 898	13 309 330	31	2 270	6 420
34	Elm	1—4, 6—12	233	1 107	576	4 031	3,6	213 731	16 106 500	53	3 935	4 860
35	Schöningen	1—12	201	1 034	749	3 238	3,1	163 112	11 829 480	50	3 633	6 420
36	Radau	1—12	229	1 377	569	4 739	3,4	189 142	12 198 130	40	2 489	6 420
37	Helmstedt	2—12	227	1 591	872	5 278	3,3	160 873	11 704 840	32	2 218	6 420
38	Ilse	4—12	226	930	—	4 716	5,1	104 919	7 377 690	22	1 564	4 530
39	Asse	1—12	261	1 841	1 001	6 077	3,3	192 586	13 972 880	32	2 299	6 420
40	Cassel	1—6, 9—12	222	1 263	827	3 964	3,1	225 298	16 301 400	57	4 112	6 420
41	Holzwinden	4—12	220	1 107	32	3 666	3,3	203 460	14 869 420	55	4 056	6 420
42	Oels	1—12	248	1 243	402	4 435	3,6	220 375	15 849 530	49	3 574	6 420
43	Bode	1—12	271	1 438	1 081	4 604	3,2	319 743	22 701 640	69	4 931	6 420
44	Elfenstein	1—12	248	1 220	390	4 316	3,5	251 545	17 406 870	58	4 033	4 860
45	Hils	1—2, 6—12	223	1 091	924	3 251	3,0	252 818	17 987 330	77	5 533	6 420
46	Gauss	1—12	255	989	252	4 647	4,7	94 203	7 890 560	20	1 268	4 530
47	Frankfurt	1—11	245	424	3 601	995	3,0	40 642	3 157 990	41	3 174	4 860
48	Lessing	1—3, 5—12	205	837	13	4 242	5,1	92 181	6 234 130	22	1 469	4 530
49	Roswitha	1—10, 12	271	1 022	—	5 166	5,1	106 189	7 976 840	20	1 544	4 530
50	Bruno	1—7	132	833	12	2 326	2,8	225 109	14 149 060	96	6 081	9 000
51	Welf	1—12	209	850	42	4 458	5,2	95 077	7 729 910	21	1 734	4 530
52	Autor	1, 3—12	246	1 545	984	4 965	3,2	236 350	17 195 560	48	3 463	6 420
53	Göttingen	1—12	186	885	—	6 243	7,0	141 838	9 505 230	23	1 539	4 530
54	Lüneburg	1—12	178	855	—	5 981	7,0	130 042	9 290 740	22	1 553	4 530
55	Dankwart	5—12	222	1 030	480	2 922	2,8	258 970	18 638 970	88	6 378	9 000
56	Eberstein	6—12	199	923	373	2 708	2,9	236 429	16 793 380	87	6 201	9 000
57	Stadtoldendorf	7—12	140	877	—	2 472	2,8	271 034	18 650 980	109	7 545	9 000
58	Hansa	10—12	66	—	965	—	—	—	—	—	—	6 420
59	Brabant	11—12	42	—	561	—	—	—	—	—	—	6 420
60	Sölter	12	18	78	33	235	3,0	14 970	1 069 200	64	4 549	9 000
Summa und Durchschnitt			11626	51 309	41 725	187 235	3,6	7 486 532	546 839 360	40,0	2 921	5 467

Bei einigen Locomotiven rührt der starke Cokesverbrauch pro Meile incl. aller Verluste hauptsächlich davon her, dass jen-

im Jahre 1863.

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holzverbrauch beim Anheizen pro Tag 7,376 Cbf.	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohlenverbrauche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes.	Steinkohlen.	im Ganzen.	pro Meile.	pro Centnermeile aufhorizont. Bahn.	also für die Locomotive und Tender allein pro Meile auf horizontale Bahn.	für Anheizen und Verlust beim Anblasen		Zusammen	für die Fahrzeit im Ganzen.	pro Stunde der Fahrzeit.	pro Meile.	pro Centnermeile.	also für die Locomotive und Tender allein auf horizontale Bahn pro Meile.				
								à Tag								im Ganzen.	à Tag	im Ganzen.	
Centnermeilen	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Cubikf.	Z.-Pfd.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
26 400	2 400	—	5	5	45	0,019	45	8	250	2	—	2	3	100	27	0,011			
7 453 550	4 109	2 491	633	3 124	172	0,043	123	1 350	300	549	201	750	2 374	362	130	0,032			
2 625 180	3 703	2 454	260	2 714	383	0,103	296	1 210	250	410	1 381	1 791	923	715	130	0,035			
—	—	1 550	—	1 550	—	—	—	1 180	250	400	1 150	1 550	—	—	—	—			
19 342 380	6 747	2 230	2 200	4 430	154	0,023	123	1 252	350	595	516	1 111	3 319	560	115	0,017			
32 154 760	8 931	4 615	4 100	8 715	239	0,027	144	2 065	350	980	403	1 383	7 332	498	201	0,023			
19 365 720	5 292	3 886	1 482	5 368	146	0,022	86	1 527	300	621	534	1 155	4 213	550	115	0,023			
7 703 430	4 359	2 484	955	3 439	194	0,045	129	1 416	250	480	226	706	2 733	443	155	0,031			
7 359 440	4 266	2 158	920	3 078	178	0,042	120	1 210	250	450	298	748	2 330	429	135	0,030			
22 302 520	5 498	3 605	1 752	5 357	133	0,024	94	1 586	300	645	500	1 145	4 212	501	104	0,019			
6 306 670	8 159	987	834	1 821	236	0,029	155	590	350	280	633	913	908	343	117	0,014			
31 648 590	8 393	1 677	5 480	7 157	189	0,023	123	1 608	350	763	386	1 149	6 008	455	159	0,019			
33 626 590	7 904	3 000	5 800	8 800	207	0,026	139	2 065	350	980	770	1 750	7 050	421	166	0,021			
43 936 890	9 252	4 252	6 100	10 352	218	0,024	128	2 006	350	952	714	1 666	8 686	559	183	0,020			
—	—	2 900	2 550	5 450	—	—	—	1 940	350	920	4 530	5 450	—	—	—	—			
29 388 630	7 572	1 650	5 150	6 800	175	0,023	111	1 910	350	906	1 560	2 466	4 334	400	112	0,015			
23 354 590	6 372	2 350	3 150	5 500	150	0,024	116	1 416	350	672	627	1 299	4 201	519	115	0,018			
25 896 140	9 080	1 760	5 250	7 010	246	0,027	144	1 328	350	630	1 294	1 924	5 086	585	178	0,019			
17 729 940	6 074	2 740	2 600	5 340	183	0,030	145	1 222	350	581	57	638	4 702	693	161	0,026			
17 601 840	6 036	2 140	2 550	4 690	161	0,026	126	1 202	350	570	80	650	4 040	608	138	0,023			
22 370 600	6 237	4 026	2 295	6 321	176	0,028	126	1 814	300	738	781	1 519	4 802	663	134	0,021			
19 998 870	6 525	2 970	2 150	5 120	167	0,026	117	1 276	300	519	68	587	4 533	678	148	0,023			
51 360 100	9 213	1 435	9 650	11 085	199	0,022	117	2 036	350	966	1 319	2 285	8 800	531	158	0,017			
50 878 400	9 401	2 316	8 882	11 198	207	0,022	117	2 065	350	980	778	1 758	9 440	569	174	0,018			
2 712 510	9 828	2 655	2 486	5 141	1 863	0,188	1 206	1 306	400	708	4 109	4 817	324	386	117	0,012			
6 269 900	10 601	683	1 152	1 835	311	0,029	186	339	400	184	247	431	1 404	627	238	0,020			
66 108 560	11 944	—	12 000	12 000	217	0,018	115	2 582	400	1 400	2 180	3 580	8 420	455	152	0,013			
4 364 760	5 979	1 106	530	1 636	224	0,037	167	708	300	288	901	1 189	447	170	63	0,010			
28 502 040	6 179	6 316	—	6 316	137	0,022	99	1 866	300	759	—	759	5 557	572	120	0,013			
16 363 470	7 018	3 700	1 300	5 000	214	0,030	135	1 733	300	705	2 871	3 576	1 424	279	66	0,009			
50 939 790	8 690	—	8 762	8 762	149	0,017	109	1 933	400	1 048	1 493	2 541	6 221	343	106	0,012			
35 687 160	8 855	2 881	5 400	8 281	205	0,023	111	1 719	350	815	743	1 558	6 723	607	167	0,019			
32 617 440	10 073	941	6 500	7 441	230	0,023	147	1 483	400	804	1 153	1 957	5 484	530	169	0,017			
42 622 510	8 909	365	8 317	8 682	183	0,020	128	1 689	400	916	900	1 816	6 866	498	124	0,016			
45 589 600	8 638	255	8 910	9 165	174	0,020	128	1 674	400	908	1 345	2 253	6 912	442	131	0,015			
28 741 170	6 094	6 546	—	6 546	139	0,022	99	1 667	300	678	—	678	5 868	631	124	0,020			
52 987 220	8 719	10	9 437	9 447	155	0,018	115	1 925	400	1 044	1 553	2 597	6 850	372	113	0,011			
41 752 280	10 532	2 246	6 360	8 606	220	0,026	166	1 637	400	888	1 313	2 201	6 405	507	162	0,013			
38 405 140	10 476	562	5 680	6 242	170	0,016	102	1 623	400	880	50	930	5 312	471	145	0,014			
44 322 030	9 994	2 261	6 509	8 770	200	0,013	83	1 829	400	992	658	1 650	7 120	573	161	0,014			
51 759 320	11 351	363	10 190	10 553	229	0,020	128	1 999	400	1 084	1 695	2 779	7 774	540	169	0,015			
38 382 630	8 893	2 622	5 924	8 546	110	0,022	106	1 829	350	868	177	1 045	7 501	615	176	0,019			
38 858 750	11 953	780	7 064	7 844	241	0,020	128	1 645	400	892	1 426	2 318	5 526	507	170	0,014			
29 931 370	5 798	6 430	142	6 572	141	0,022	99	1 881	300	765	271	1 036	5 536	549	119	0,018			
7 973 690	8 034	3 788	2 894	6 682	672	0,084	408	1 807	350	857	4 563	5 420	1 262	298	127	0,016			
25 450 390	5 999	5 570	790	6 360	150	0,025	113	1 512	300	615	11	626	5 734	685	135	0,022			
31 378 820	6 074	6 645	—	6 645	129	0,021	95	1 999	300	813	—	813	5 832	569	113	0,018			
35 083 060	15 081	34	6 910	6 944	299	0,020	180	974	400	528	1 695	2 223	4 721	567	203	0,013			
27 924 650	6 264	6 200	260	6 460	145	0,023	104	1 542	300	627	43	670	5 790	681	130	0,024			
49 070 840	9 883	66	9 722	9 788	197	0,011	70	1 814	400	984	1 509	2 493	7 295	472	147	0,015			
37 786 020	6 069	8 170	—	8 170	131	0,022	99	1 372	300	558	—	558	7 612	860	122	0,020			
36 384 670	6 083	7 560	—	7 560	126	0,021	95	1 313	300	534	—	534	7 026	822	117	0,019			
44 936 970	15 378	—	7 210	7 210	246	0,016	144	1 637	400	888	703	1 591	5 619	545	193	0,013			
41 165 380	15 201	—	6 627	6 627	244	0,015	135	1 468	400	796	540	1 336	5 291	573	195	0,013			
40 898 980	16 545	—	6 270	6 270	254	0,015	135	1 033	400	560	—	560	5 710	651	231	0,014			
—	—	934	4	938	—	—	—	487	400	264	674	938	—	—	—	—			
—	—	576	—	576	—	—	—	310	400	168	408	576	—	—	—	—			
3 184 200	13 549	—	620	620	264	0,008	72	133	400	72	56	128	492	631	209	0,015			
1 570 586 570	8 388	139 941	222 718	362 659	194	0,023	125	85 750	368	40 479	52 093	92 572	170 087	321	326	144	0,017		

Locomotiven vorzugsweise zum Arrangiren der Züge verwandt sind und verhältnissmässig wenig Meilen zurückgelegt haben.

IX. Leistungen der Wagen

(Nach Braun-

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.							Leistungen der	
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achs- meilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.
					aller Wagen.	im Durch- schnitt für jeden Wagen oder jede Achse.		
1	Hof-Reisewagen	bedeckt	4	4	32	32	128	Hiesige Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen
1	Salonwagen	"	3	3	589	589	1 767	
1	Personenw. I. Classe. Nr. 1. . .	"	3	3	418	418	1 254	
19	" I. u. II. Cl. Nr. 2, $\frac{4}{7}$, $\frac{47}{56}$, $\frac{73}{75}$	"	3	57	117 331	6 175	351 993	
1	" II. Cl. Nr. 23	"	3	3	245	245	736	
4	" I. u. III. Cl. Nr. 8, $\frac{10}{12}$. .	"	3	12	9 061	2 265	27 183	
10	" I., II., III. Cl. Nr. 3, $\frac{15}{18}$, 31, 34, $\frac{69}{71}$. .	"	3	30	36 499	3 650	109 498	
4	" II. u. III. Cl. Nr. 13, 20, 21, 24	"	3	12	13 489	3 372	40 466	
36	" III. Cl. Nr. 9, 14, 19, 22, $\frac{25}{30}$, 32, 33, $\frac{35}{46}$, $\frac{57}{68}$	"	3	108	167 228	4 645	501 683	
3	" II. u. III. Cl. Nr. $\frac{151}{153}$. .	"	2	6	3 001	1 000	6 002	
80	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	238	347 893	4 349	1 040 710	Fremde Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen Hiesige und fremde Wagen: Personenwagen Güterwagen Personen- und Güterwagen
49	Güterwagen Nr. $\frac{201}{249}$	bedeckt	4	196	160 678	3 279	642 713	
22	" Nr. $\frac{301}{323}$	"	3	66	139 913	6 360	419 738	
1	Vieh w. mit doppelt. Boden Nr. 401	"	2	2	3 109	3 109	6 218	
6	Pferdew. Nr. $\frac{351}{353}$, 402, 404, 405	"	2	12	5 712	952	11 424	
348	Güterwagen Nr. $\frac{371}{400}$, 403, $\frac{406}{476}$, $\frac{490}{663}$, $\frac{674}{734}$, $\frac{739}{749}$	"	2	696	1 187 875	3 413	2 375 750	
23	Vieh wagen Nr. $\frac{477}{489}$, $\frac{664}{673}$. .	"	2	46	65 599	2 852	131 198	
449	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1018	1 562 886	3 481	3 587 041	
250	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. $\frac{841}{1090}$	offen	2	500	615 645	2 463	1 231 290	
130	Güterwagen Nr. $\frac{1201}{1330}$	"	2	260	137 418	1 057	274 836	
6	Vieh wagen Nr. $\frac{1451}{1456}$	"	2	12	8 710	1 452	17 420	
20	Langholztransportw. Nr. $\frac{1501}{1520}$	"	2	40	17 968	898	35 936	
2	Equipagewagen Nr. $\frac{1551}{1552}$	"	2	4	1 882	941	3 764	
7	Güterwagen Nr. $\frac{1601}{1607}$	"	4	28	5 905	844	23 618	
30	" Nr. $\frac{1651}{1680}$	"	3	90	26 077	869	78 230	
445	Summa der offenen Güterwagen	—	—	934	813 605	1 828	1 665 094	
80	Personenwagen	bedeckt	—	238	347 893	4 349	1 040 710	
894	Güterwagen	bedeckt und offen	—	1952	2 376 491	2 658	5 252 135	
974	Personen- und Güterwagen	bedeckt und offen	—	2190	2 724 384	2 797	6 292 845	

im Jahre 1863.

schw. Maasse.)

hiesigen Wagen auf fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.

Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenbezeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. Wagen d. nebenbez. Bahnen		
beladen.	leer.	beladen und leer.			Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- u. Güterwagen.
769 652	3 750	773 402	267 308	Hannoversche	77 497	1 400 202	1 477 699	116 382	1 345 347	1 461 729
1 490 079	395 526	1 885 605	3 366 530	Berg- u. Forstamt Clausthal	—	—	—	—	3 197	3 197
				Köln-Mindener	36 368	980 870	1 017 238	57 750	855 997	913 747
				Westphälische	—	5 347	5 347	—	5 730	5 730
				Bergisch-Märkische	—	21 419	21 419	—	108 294	108 294
				Niederländische-Rhein	—	245	245	—	23 703	23 703
				Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	—	13 617	13 617	—	22 156	22 156
				Rheinische	—	3 918	3 918	—	17 212	17 212
				Belgische	—	10 540	10 540	—	1 729	1 729
				Französische Nord	—	15 477	15 477	—	228	228
2 259 731	399 276	2 659 007	3 633 838	Magdeburg-Halberstädter	27 323	226 078	253 401	8 951	774 133	783 084
				Berlin-Potsdam-Magdeburger	93 257	224 078	317 335	76 210	552 615	628 825
				Ost-	—	1 073	1 073	—	25 656	25 656
				Stargard-Posener	—	105	105	—	1 228	1 228
				Niederschlesisch-Märkische	—	2 105	2 105	—	24 232	24 232
				Niederschlesische-Zweig	—	—	—	—	228	228
				Breslau-Freiburger	—	—	—	—	544	544
				Oberschlesische	—	—	—	—	5 790	5 790
				Neisse-Brügger	—	69	69	—	91	91
				Magdeburg-Leipziger	8 150	162 098	170 248	1 338	167 943	169 281
				Köthen-Bernburger	—	95	95	—	1 335	1 335
				Sächsisch-Westliche	—	3 481	3 481	—	19 404	19 404
1 262 317	3 750	1 266 067		Leipzig-Dresdener	1 762	45 366	47 128	—	45 324	45 324
4 602 778	1 583 234	6 186 012		Alberts	—	8	8	—	91	91
				Tharandt-Freiburger	—	14	14	—	—	—
				Sächsisch-Oestliche	1 023	2 893	3 406	136	16 920	17 056
				Löbau-Zittauer	—	536	536	—	46	46
				Zittau-Reichenberger	—	379	379	—	363	363
5 865 095	1 586 984	7 452 079		Oesterreich. priv. Staats-	1 037	1 709	2 746	1 091	22 594	23 686
				Kaiserin Elisabeth	—	—	—	—	22	22
				Norddeutscher Verband	—	—	—	50 063	108 864	158 927
				Gemeinschaftl. Courierzug-Wagen	—	—	—	163 501	—	163 501
				Preussische Postwagen	—	—	—	—	50 740	50 740
				Berlin-Stettiner	—	454	454	—	4 322	4 322
				Mecklenburger	—	426	426	—	461	461
				Lübeck-Büchener	—	76	76	—	—	—
				Berlin-Hamburger	—	784	784	—	3 130	3 130
				Magdeburg-Wittenbergesche	—	4 226	4 226	—	2 933	2 933
				Berlin-Anhaltische	—	831	831	—	2 429	2 429
				Thüringische	—	6 095	6 095	—	5 686	5 686
				Friedrich-Wilhelms Nord-	—	9 837	9 837	—	2 721	2 721
				Main-Weser	18 549	138 541	157 090	16 130	42 098	58 228
				Nassauische	—	418	418	—	4 184	4 184
				Homburger	—	20	20	—	—	—
				Taunus	—	1 737	1 737	—	1 041	1 041
				Frankfurt-Hanauer	—	657	657	—	—	—
				Frankfurt-Offenbacher	—	16	16	—	—	—
				Hessische-Ludwigs	—	635	635	—	3 469	3 469
				Pfälzische-Ludwigs u. Maximilians	—	155	155	—	316	316
				Französische Ost	—	—	—	—	137	137
				Rhein-Nahe	—	257	257	—	1 036	1 036
				Saarbrück-Trier-Luxemburger	—	94	94	—	2 578	2 578
				Main-Neckar	—	30 242	30 242	—	2 849	2 849
				Badische	—	27 374	27 374	—	12 323	12 323
				Württembergische	—	3 152	3 152	—	960	960
				Werra	—	12 041	12 041	—	591	591
				Bayerische Staats-	—	7 250	7 250	—	379	379
				Verschiedene Gala- und Salon- Wagen	2 342	—	2 342	1 113	—	1 113
				Als Fracht beförderte Locomoti- ven und Wagen	—	—	—	—	4 958	4 958
Summa . .					267 308	3 366 530	3 633 838	492 665	4 300 407	4 793 072

Die Leistungen der hiesigen und fremden Wagen auf den hiesigen Bahnen vertheilen sich auf die Bahnstrecken wie folgt:

Bahnstrecke.	Achsmeylen					Bemerkungen.
	der Personen- wagen.	der Güterwagen			der Personen- und Güterwagen zusammen.	
		beladen.	leer.	beladen und leer.		
Braunschweig-Wolfenbüttel	185 545	582 199	210 941	793 140	978 685	
Wolfenbüttel-Oschersleben	484 837	2 340 860	797 505	3 183 365	3 623 202	
Jerxheim-Helmstedt	67 948	102 155	42 054	144 209	212 157	
Wolfenbüttel-Börssum	81 034	166 492	51 037	217 529	298 563	
Börssum-Harzburg	71 843	119 060	59 213	178 273	250 116	
Börssum-Kreiensen	219 045	459 991	79 780	539 771	758 816	
Braunschweig-Hannoversche Grenze . .	155 815	832 021	342 704	1 174 725	1 330 540	
Alle Bahnen	1 266 067	4 602 778	1 583 234	6 186 012	7 452 079	

X.

Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1863.

Bahnstrecke und Bahnrichtung.	Länge. Meil.	P e r s o n e n										G e p ä c k		E i l g u t	
		Gegen Fahrgeld beför- derte Personen			Militär und Aus- wanderer.	Fahrpersonal		Freipassagiere.	Anzahl aller Per- sonen.	Gewicht aller Per- sonen à 1¼ Ctr.	auf die mittlere Entfernung.	Centner. auf die mittlere Entfernung.	Centner. auf die mittlere Entfernung.	Centner. auf die mittlere Entfernung.	
		erster	zweiter	dritter		bei den Per- sonenzügen	bei den Gd- terzügen.								
															Classe.
A. Wirklich															
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel	1,5	5 483	76 126	174 298	10 284	34 383	31 239	11 541	343 354	429 192	1,50	51 856	1,50	84 086	1,50
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig	1,5	4 970	75 363	173 847	15 913	34 409	29 432	14 089	348 023	435 029	1,50	48 600	1,50	62 150	1,50
Braunschweig-Wolfenbüttel in beiden Richtungen	3,0	10 453	151 489	348 145	26 197	68 792	60 671	25 630	691 377	864 221	1,50	100 456	1,50	146 236	1,50
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben	7,5	5 208	53 617	116 431	10 299	17 636	21 565	8 293	233 099	291 374	5,84	48 571	6,76	83 807	7,18
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel	7,5	4 622	54 098	121 104	15 698	17 699	20 042	8 893	242 156	302 695	5,82	45 767	6,82	62 505	7,11
Wolfenbüttel-Oschersleben in beiden Richtungen	15,0	9 830	107 715	237 535	25 997	35 335	41 607	17 186	475 255	594 069	5,83	94 338	6,79	146 312	7,15
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,0	115	8 179	60 944	284	6 604	2 900	4 162	83 188	103 985	1,89	5 056	2,14	3 626	2,30
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,0	125	8 930	59 073	342	6 604	2 903	3 229	81 206	101 508	1,88	6 163	1,96	2 795	2,11
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richtungen	6,0	240	17 109	120 017	626	13 208	5 803	7 391	164 394	205 493	1,89	11 224	2,04	6 421	2,22
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,75	1 055	19 648	79 107	719	16 703	5 023	9 905	132 160	165 200	1,75	16 728	1,75	12 457	1,75
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,75	1 058	18 837	77 940	809	16 695	5 017	9 837	130 184	162 739	1,75	15 697	1,75	13 154	1,75
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richtungen	3,50	2 113	38 485	157 047	1 519	33 398	10 040	19 742	262 344	327 930	1,75	32 425	1,75	25 611	1,75
Von Börssum nach Harzburg	2,75	555	11 133	49 055	159	8 813	2 692	2 350	74 757	93 446	2,01	8 439	1,98	5 233	1,80
„ Harzburg nach Börssum	2,75	529	10 735	48 224	328	8 819	2 693	3 634	74 962	93 708	2,02	8 020	1,97	4 192	1,81
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	5,50	1 084	21 868	97 279	487	17 632	5 385	5 984	149 719	187 149	2,02	16 459	1,97	9 415	1,81
Von „ Börssum nach Kreiensen	8,0	634	13 722	70 922	771	7 890	2 540	12 510	108 989	136 236	4,36	11 777	5,70	8 334	5,21
„ Kreiensen nach Börssum	8,0	689	13 301	68 637	561	7 896	2 507	11 281	104 872	131 090	4,25	11 248	5,63	10 887	6,97
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	16,0	1 323	27 023	139 559	1 332	15 786	5 047	23 791	213 861	267 326	4,30	23 025	5,69	18 721	6,17
Von Braunschweig nach Hannover	2,5	5 095	46 615	91 152	15 176	18 355	20 443	1 283	198 119	247 649	2,41	41 174	2,48	57 484	2,49
„ Hannover nach Braunschweig	2,5	5 535	48 017	87 887	9 419	18 286	23 323	810	193 277	241 596	2,41	42 292	2,48	76 355	2,49
Braunschweig-Hannover in beiden Richtungen	5,0	10 630	94 632	179 039	24 595	36 641	43 766	2 093	391 396	489 245	2,41	83 376	2,48	133 839	2,49
Auf allen Bahnen	27,0	14 831	233 152	836 682	28 253	118 652	101 608	56 445	1 389 623	1 737 029	4,85	165 468	7,50	195 186	9,21
B. Gesamtbeförderung,															
Von Braunschweig nach Wolfenbüttel	1,5	8 225	114 139	261 447	15 426	51 574	46 859	17 311	515 031	648 789	1	77 784	1	126 129	1
„ Wolfenbüttel nach Braunschweig	1,5	7 455	113 045	260 771	23 869	51 613	44 148	21 134	522 035	652 544	1	72 900	1	93 225	1
Braunschweig-Wolfenbüttel in beiden Richtungen	1,5	15 680	227 234	522 218	39 295	103 187	91 007	38 445	1 037 066	1 296 333	1	150 684	1	219 354	1
Von Wolfenbüttel nach Oschersleben	7,5	38 535	360 891	556 078	74 431	132 645	161 737	36 539	1 360 946	1 701 183	1	328 364	1	601 717	1
„ Oschersleben nach Wolfenbüttel	7,5	34 067	359 488	578 026	115 643	132 742	150 815	38 459	1 408 680	1 769 850	1	312 014	1	444 268	1
Wolfenbüttel-Oschersleben in beiden Richtungen	7,5	72 542	720 469	1 134 104	190 074	265 387	312 052	74 998	2 769 626	3 462 033	1	640 378	1	1 045 985	1
Von Jerxheim nach Helmstedt	3,0	311	15 916	102 990	671	19 812	8 700	8 709	157 109	196 386	1	10 815	1	8 343	1
„ Helmstedt nach Jerxheim	3,0	345	17 909	98 818	891	19 812	8 709	6 651	153 035	191 294	1	12 037	1	5 900	1
Jerxheim-Helmstedt in beiden Richtungen	3,0	656	33 725	201 808	1 562	39 624	17 409	15 360	310 144	387 680	1	22 902	1	14 243	1
Von Wolfenbüttel nach Börssum	1,75	1 846	34 384	138 437	1 258	29 231	8 790	17 334	231 250	289 100	1	29 274	1	21 800	1
„ Börssum nach Wolfenbüttel	1,75	1 852	32 965	136 395	1 400	29 216	8 780	17 214	227 822	284 777	1	27 470	1	23 019	1
Wolfenbüttel-Börssum in beiden Richtungen	1,75	3 698	67 349	274 832	2 658	58 447	17 570	34 548	459 102	573 877	1	56 744	1	44 819	1
Von Börssum nach Harzburg	2,75	1 311	23 279	88 592	396	24 236	7 403	4 916	150 133	187 666	1	16 694	1	9 384	1
„ Harzburg nach Börssum	2,75	1 248	22 319	87 428	695	24 252	7 406	8 422	151 770	159 713	1	15 803	1	7 577	1
Börssum-Harzburg in beiden Richtungen	2,75	2 559	45 598	176 020	1 091	48 488	14 809	13 338	301 903	377 379	1	32 497	1	16 961	1
Von Börssum nach Kreiensen	8,0	4 518	72 804	246 704	5 181	63 120	20 320	62 480	475 127	593 909	1	67 077	1	43 078	1
„ Kreiensen nach Börssum	8,0	4 890	70 008	232 038	3 468	63 168	20 056	51 877	445 505	556 881	1	63 854	1	72 393	1
Börssum-Kreiensen in beiden Richtungen	8,0	9 408	142 812	478 742	8 649	126 288	40 376	114 357	920 632	1 150 790	1	130 931	1	115 471	1
Von Braunschweig nach Hannover	2,5	12 691	115 605	211 400	37 928	45 887	51 107	2 855	477 473	596 841	1	102 260	1	143 407	1
„ Hannover nach Braunschweig	2,5	13 828	119 205	204 359	23 545	45 715	58 308	1 757	466 717	583 396	1	104 736	1	190 723	1
Braunschweig-Hannover in beiden Richtungen	2,5	26 519	234 810	415 759	61 473	91 602	109 415	4 612	944 190	1 180 237	1	206 996	1	334 130	1
Auf allen Bahnen	27,0	131 062	1 471 997	3 203 483	304 802	733 023	602 638	295 658	6 742 663	8 428 329	1	1 241 132	1	1 790 963	1

Militaireffekten		Equipagen		Vieh		Normalgut		Produkte und ermässigte Güter		Normalgut und Produkte		Locomotiven und Fahrzeuge		Freigut		Alle Güter zusammen		Personen und Güter zusammen	
Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Stück.	Ctr.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.	Centner.	auf die mittlere Entfernung. Meil.

befördert sind:

287	1,50	99	1 980	1,50	89 357	1,50	1 505 938	1,50	5 680 383	1,50	7 186 321	1,50	100	23 393	1,50	238 570	1,50	7 675 850	1,50	8 105 042	1,50
146	1,50	90	1 809	1,50	73 275	1,50	841 186	1,50	4 500 481	1,50	5 341 667	1,50	49	5 527	1,50	266 665	1,50	5 799 830	1,50	6 284 859	1,50
433	1,50	189	3 789	1,50	162 632	1,50	2 347 124	1,50	10 180 864	1,50	12 527 988	1,50	149	28 920	1,50	505 235	1,50	13 476 680	1,50	14 339 901	1,50
287	7,50	107	2 149	7,21	88 499	6,67	1 525 764	7,23	5 323 233	7,05	6 848 997	7,09	109	23 390	7,50	141 043	3,50	7 236 734	7,02	7 528 108	6,97
146	7,50	89	1 780	7,19	65 249	6,64	945 684	7,06	4 198 857	6,45	5 144 541	6,56	55	7 519	7,50	159 613	4,01	5 487 111	6,49	5 789 806	6,45
433	7,50	196	3 920	7,29	163 739	6,66	2 471 448	7,16	9 822 099	6,79	11 993 538	6,99	155	30 909	7,50	390 656	3,77	12 723 845	6,79	13 317 914	6,75
—	—	7	140	1,50	3 738	2,30	60 794	2,15	439 520	1,92	500 314	1,95	—	—	—	167 072	1,63	679 946	1,88	733 931	1,88
—	—	4	89	2,63	13 775	2,67	106 296	1,99	841 291	1,81	947 587	1,83	—	—	—	34 254	1,37	1 004 659	1,89	1 106 167	1,83
—	—	11	220	1,91	17 513	2,59	167 090	2,05	1 280 811	1,85	1 447 901	1,87	—	—	—	291 326	1,58	1 684 695	1,85	1 890 098	1,85
—	—	13	360	1,75	19 742	1,75	207 515	1,75	1 169 672	1,75	1 477 187	1,75	6	1 992	1,75	63 030	1,75	1 591 496	1,75	1 756 698	1,75
—	—	25	509	1,75	12 772	1,75	241 921	1,75	1 549 670	1,75	1 791 591	1,75	—	—	—	108 740	1,75	1 942 454	1,75	2 105 184	1,75
—	—	43	869	1,75	32 514	1,75	549 436	1,75	2 719 342	1,75	3 268 778	1,75	6	1 992	1,75	171 770	1,75	3 533 950	1,75	3 861 880	1,75
—	—	10	200	1,97	11 059	1,51	66 286	1,80	668 993	2,12	735 209	2,09	—	—	—	199 119	1,53	959 249	1,96	1 052 695	1,97
—	—	5	100	1,95	1 963	1,66	79 344	2,35	1 097 153	2,29	1 036 497	2,30	—	—	—	213 674	1,32	1 314 452	2,13	1 408 155	2,12
—	—	15	390	1,96	13 028	1,53	145 630	2,10	1 676 076	2,22	1 821 796	2,21	—	—	—	412 793	1,42	2 273 701	2,06	2 469 850	2,06
—	—	13	260	6,37	9 981	5,32	265 629	7,20	740 020	5,43	1 095 649	5,91	6	1 992	8,00	53 556	3,57	1 091 549	5,79	1 227 785	5,63
—	—	23	469	7,41	6 143	5,17	192 793	7,00	797 766	4,07	990 559	4,64	—	—	—	155 794	2,27	1 174 501	4,36	1 305 591	4,35
—	—	36	720	6,98	16 124	5,27	458 422	7,11	1 537 786	4,73	1 996 208	5,28	6	1 992	8,00	209 260	2,61	2 266 050	5,95	2 533 376	4,97
146	2,50	101	2 020	2,50	79 035	2,41	887 011	2,50	3 543 635	2,48	4 430 646	2,49	48	5 444	2,50	25 935	2,94	4 641 884	2,48	4 889 533	2,48
287	2,50	73	1 460	2,50	94 870	2,47	1 493 655	2,59	7 348 149	2,46	8 841 804	2,47	111	27 294	2,45	50 213	2,99	9 134 485	2,46	9 376 931	2,46
433	2,50	174	3 480	2,50	173 905	2,44	2 380 666	2,50	10 891 784	2,47	13 272 450	2,47	159	32 738	2,46	76 148	2,92	13 776 369	2,47	14 265 614	2,47
433	11,50	283	5 660	8,86	261 963	7,17	3 440 376	9,31	16 128 824	7,74	19 569 209	8,02	168	34 976	9,12	1 332 214	2,85	21 565 100	7,70	23 302 129	7,49

concentriert auf 1 Meile:

430	1	—	2 970	1	134 036	1	2 258 907	1	8 520 575	1	10 779 482	1	—	35 989	1	357 855	1	11 513 775	1	12 157 564	1
219	1	—	2 709	1	109 912	1	1 261 779	1	6 750 721	1	8 912 500	1	—	8 291	1	399 998	1	8 699 745	1	9 352 289	1
649	1	—	5 670	1	243 948	1	3 520 686	1	15 271 296	1	18 791 932	1	—	43 380	1	737 853	1	20 213 520	1	21 509 553	1
2 153	1	—	15 440	1	590 397	1	11 923 805	1	37 547 685	1	48 571 490	1	—	175 425	1	494 990	1	50 779 076	1	52 480 259	1
1 095	1	—	12 800	1	433 058	1	6 680 122	1	27 085 893	1	33 766 915	1	—	—	—	649 151	1	35 609 491	1	37 370 251	1
3 248	1	—	28 240	1	1 023 455	1	17 793 927	1	64 633 578	1	82 337 505	1	—	175 425	1	1 131 241	1	86 383 477	1	89 859 610	1
—	—	—	210	1	8 594	1	130 894	1	844 628	1	975 522	1	—	—	—	272 372	1	1 275 856	1	1 472 242	1
—	—	—	210	1	36 764	1	212 182	1	1 519 789	1	1 731 971	1	—	—	—	46 889	1	1 833 321	1	2 025 115	1
—	—	—	420	1	45 358	1	343 076	1	2 364 417	1	2 797 493	1	—	—	—	319 261	1	3 109 677	1	3 497 357	1
—	—	—	639	1	34 549	1	539 151	1	2 046 926	1	2 535 077	1	—	3 496	1	110 392	1	2 785 113	1	3 074 218	1
—	—	—	875	1	22 351	1	423 362	1	2 711 923	1	3 135 285	1	—	—	—	190 295	1	3 399 295	1	3 684 072	1
—	—	—	1 505	1	56 990	1	961 513	1	4 758 849	1	5 720 362	1	—	3 486	1	300 597	1	6 184 413	1	6 758 290	1
—	—	—	395	1	16 646	1	119 397	1	1 416 459	1	1 535 856	1	—	—	—	304 462	1	1 833 437	1	2 071 103	1
—	—	—	195	1	3 279	1	186 096	1	2 398 739	1	2 494 826	1	—	—	—	281 415	1	2 893 995	1	2 992 808	1
—	—	—	590	1	19 925	1	365 493	1	3 725 189	1	4 030 682	1	—	—	—	585 877	1	4 686 532	1	5 063 911	1
—	—	—	1 655	1	53 148	1	1 912 783	1	4 032 698	1	5 945 481	1	—	15 936	1	191 120	1	6 317 495	1	6 911 444	1
—	—	—	3 370	1	31 782	1	1 347 608	1	3 244 247	1	4 591 855	1	—	—	—	354 328	1	5 117 582	1	5 674 463	1
—	—	—	5 025	1	84 930	1	3 260 391	1	7 276 945	1	10 537 336	1	—	15 936	1	545 448	1	11 435 077	1	12 535 867	1
365	1	—	5 059	1	190 869	1	2 214 444	1	8 797 185	1	11 011 629	1	—	13 610	1	53 008	1	11 520 189	1	12 117 030	1
717	1	—	3 650	1	234 161	1	3 731 899	1	18 062 651	1	21 794 541	1	—	66 973	1	100 456	1	22 495 957	1	23 979 353	1
1 082	1	—	8 700	1	425 021	1	5 946 334	1	26 859 838	1	32 806 170	1	—	80 583	1	153 464	1	34 016 146	1	35 195 383	1
4 979	1	—	50 150	1	1 899 537	1	32 941 420	1	124 890 119	1	156 931 530	1	—	318 810	1	3 796 741	1	166 638 842	1	174 462 171	1

XI. Massenfrequenz

Bahnstrecke.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	Nutzmeilen						Achsmeylen			
		in Courier-, Schnell- und Eil- zügen.	in Personen- zügen.	in Güter- zügen.	in Extra- zügen.	über- haupt.	Anzahl der täglichen Züge im Durch- schnitt.	der Personen- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der übrigen Güterwagen	
										beladen.	leer.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	11½	4 452	9 234	9 855	2 592	26 133	47,8	185 545	82 274	499 925	210 941
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	7½	14 415	16 425	32 850	6 216	69 906	25,2	484 837	252 243	2 088 617	797 505
Jerxheim-Helmstedt	3	—	6 570	2 190	701	9 461	8,7	67 948	36 134	66 021	42 054
Wolfenbüttel-Börssum	1¾	1 830,5	6 940,5	2 556	440	11 767	18,4	81 034	38 722	127 770	51 037
Börssum-Harzburg	2¾	—	6 891,5	2 008	1 552	10 451	10,4	71 843	28 066	90 994	59 213
Börssum-Kreiensen	8	8 368	11 680	5 840	496	26 384	9,0	219 045	119 039	340 952	79 780
Braunsch.-Hannoversche Grenze	2½	4 805	5 475	12 775	1 731	24 786	27,2	155 815	100 462	731 559	342 704
Alle Bahnen	27	33 870	63 216	68 074	13 728	178 888	18,1	1 266 067	656 940	3 602 778 3 945 838	1 583 234

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					Beförderung pro			
	Netto der Personen und Güter. Ctr.-Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr.-Meil.	Netto			
		der Wagen. Ctr.-Meil.	der Locomo- tiven. Ctr.-Meil.	der Wagen und Loco- motiven. Ctr.-Meil.		Personen Stück.	Güter Ctr.	Personen und Güter Ctr.	der Personen- wagen Achsen.
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	14 339 902	35 940 867	13 985 923	49 926 ⁷⁹⁰ 423	64 266 ⁶⁹² 625	39,8	774	823	7,1
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	11 980 068	26 315 055	7 862 580	34 177 635	46 157 703	39,6	1 236	1 285	6,1
Jerxheim-Helmstedt	1 165 786	3 997 250	2 405 350	6 402 600	7 568 386	32,8	329	361	7,0
Wolfenbüttel-Börssum	3 861 880	9 551 550	4 386 ²⁶⁷⁶ 516	13 941 ³⁶ 240	17 803 ²⁶ 120	38,9	526	574	6,8
Börssum-Harzburg	1 859 604	5 107 789	2 677 706	7 785 495	9 645 099	28,8	448	485	6,8
Börssum-Kreiensen	1 573 ²² 220	5 328 ⁴³ 388	2 928 925	8 257 268	9 830 ³⁸¹ 484	34,9	434	477	8,3
Braunsch.-Hannoversche Grenze	14 078 553	28 893 034	15 ¹³² 513 969	41 107 003	55 185 556	38,1	1 362	1 420	6,2
Alle Bahnen	6 461 562	15 143 960	5 784 305	20 928 265	27 389 827	37,7	928	975	7,1

im Jahre 1863.

		Von allen Güterwagen excl. der Gepäckwagen sind leer Procent.	Frequenz		Massenfrequenz im Ganzen.				
der Gepäck- und Güterwagen beladen und leer.	der Personen- und Güter- wagen zusammen.		im Peronen- verkehre (incl. Frei- passagiere). Pers.-Meilen.	im Güter- verkehre (incl. Freigut.) Ctr. - Meilen.	Netto der Personen und Güter. Ctr. - Meilen.	T h a r a			Brutto. Ctr. - Meilen.
						der Wagen. Ctr. - Meilen.	der Locomotiven. Ctr. - Meilen.	der Wagen und Locomotiven. Ctr. - Meilen.	
793 140	978 685	27 30	1 037 066	20 213 520	21 509 853	53 911 300	20 978 884	74 889 74 889 184	96 899 96 899 037
3 138 365	3 623 202	25 28	2 769 626	86 388 477	89 850 510	197 362 913	58 969 349	256 332 262	346 182 772
144 209	212 157	29 39	310 144	3 109 677	3 497 357	11 991 749	7 216 051	19 207 800	22 707 157
217 529	298 566	29 29	459 102	6 184 413	6 758 290	16 715 213	7 681 932	24 397 145	31 155 435
178 273	250 116	28 39	301 903	4 686 532	5 063 911	14 046 421	7 363 691	21 410 112	26 474 023
539 771	758 816	15 19	920 632	11 435 077	12 585 867	42 626 743	23 431 401	66 058 144	78 674 011
1 174 725	1 330 540	29 32	944 190	34 016 146	35 196 383	72 232 585	30 534 923	102 767 508	137 963 891
6 186 012	7 452 079	28 29	6 742 663	166 033 842	174 462 171	408 886 924 <small>Persw. 64 Ctr. } pro Güterw. 53 „ } Achse</small>	156 176 231	565 063 155	739 525 326

Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.								
T h a r a					Brutto. Ctr.	N e t t o					T h a r a			Brutto. Ctr.
der Güterwagen. Achsen.	der Personen- und Güter- wagen.		der Loco- motiven. Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven. Centner.		der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen Ctr.	der Wagen Ctr.	der Loco- motiven. Centner.	der Wagen und Loco- motiven. Centner.	
	Achsen.	Centner.				Per- sonen. Stück.	nach Gewicht. Ctr.	der beladenen Centner.	der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.					
30,3	37,4	2 062	803	2 865	3 555	5,2	6,5	40,4	20,6	21,1	55,0	21,5	76,5	97,1
44,9	51,0	2 823	815	3 638	4 730	5,7	7,1	41,3	27,5	24,8	54,5	16,3	70,8	95,6
15,2	22,2	1 267	763	2 030	2 233	4,5	5,7	47,1	21,6	16,5	56,6	34,0	90,5	107,0
18,5	25,3	1 420	653	2 073	2 560	5,6	7,1	48,4	27,1	22,6	56,0	25,7	81,7	104,3
17,0	23,8	1 344	704	2 048	2 451	4,2	5,2	51,5	26,3	20,2	56,1	29,5	85,6	105,8
20,5	28,8	1 616	850	2 466	2 844	4,2	5,2	33,5	21,2	16,6	56,2	30,9	87,1	103,6
47,3	53,5	2 914	1 232	4 146	5 364	6,0	7,8	46,5	28,0	26,5	54,3	22,9	77,2	103,7
34,6	41,7	2 286	873	3 168 ⁵⁹	4 134 ⁴¹³⁴	5,3	6,6	42,8	26,8 ^{26,8}	23,4	54,9	20,9	75,8	99,2

XII. Uebersicht vom Personen-

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.							
	Tarifmässig beförderte Personen und Abonnenten				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I.—III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweig	2 535	58 814	209 572	270 921	1 289	186	35 447
Nach „	2 482	59 507	206 274	268 263	1 253	99	33 145
Von Wolfenbüttel	695	30 174	118 919	149 788	184	6	10 931
Nach „	626	30 547	120 786	151 959	213	—	11 032
Von Scheppenstedt	20	3 273	30 373	33 666	128	4	3 781
Nach „	18	3 243	30 196	33 457	129	—	2 903
Von Jerxheim	57	2 923	23 180	26 160	150	2	1 255
Nach „	48	2 620	23 074	25 742	82	—	2 351
Von Wegersleben	11	1 142	12 850	14 003	101	14	59
Nach „	13	1 105	12 662	13 780	2	—	642
Von Oschersleben	147	3 843	24 380	28 370	3 491	5	2 807
Nach „	100	3 289	20 885	24 274	980	—	1 871
Von Söllingen	—	1 062	12 631	13 693	5	—	494
Nach „	—	989	12 670	13 659	4	—	909
Von Schöningen	21	4 408	35 848	40 277	80	—	2 812
Nach „	22	4 105	35 492	39 619	112	—	2 588
Von Büddenstedt	—	835	7 910	8 745	5	—	110
Nach „	—	762	8 403	9 165	6	—	533
Von Helmstedt	107	5 538	34 333	39 978	239	13	3 887
Nach „	95	5 132	35 522	40 749	162	—	3 154
Von Börssum	14	2 231	25 474	27 719	88	—	1 314
Nach „	14	2 216	25 630	27 860	31	—	1 556
Von Schladen	22	1 824	16 268	18 114	—	16	1 363
Nach „	41	1 776	15 171	16 988	3	—	1 567
Von Vienenburg	147	3 830	20 492	24 469	149	26	4 098
Nach „	148	3 933	21 296	25 377	35	—	3 528
Von Harzburg	379	5 903	20 934	27 216	123	14	3 054
Nach „	396	6 200	21 145	27 741	121	—	3 685
Von Salzgitter	27	1 508	17 779	19 314	25	51	1 319
Nach „	21	1 580	17 515	19 116	13	—	1 548
Von Ringelheim	14	589	5 580	6 183	18	—	346
Nach „	15	543	5 009	5 567	8	—	295
Von Lutter a. Bbge.	12	903	10 515	11 430	77	—	612
Nach „	10	929	10 516	11 455	51	—	598
Von Seesen	63	3 736	25 820	29 619	150	3	2 982
Nach „	60	3 729	25 643	29 432	107	—	3 018
Von Gandersheim	34	2 529	20 376	22 939	48	—	1 542
Nach „	41	2 503	19 018	21 562	78	—	1 304
Von Kreiensen	94	3 279	20 030	23 403	233	—	2 699
Nach „	75	3 147	20 772	23 994	368	1	2 831
Von Vechelde	32	1 307	24 940	26 279	5	5	1 264
Nach „	10	1 246	25 177	26 433	5	—	941
Von allen Stationen	4 431	139 651	718 204	862 286	6 593	345	82 176
Nach „ „	4 235	139 101	712 856	856 192	3 763	100	79 999

Verkehre im Jahre 1863.

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen mit den benachbarten Bahnen.							
	Tarifmässig beförderte Personen				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweigischen Stationen nach Hannoverschen Stationen	1 548	17 546	49 085	68 179	2 839	245	15 300
Durchgang von Osten her	926	12 174	18 778	31 878	1 973	3 650	11 097
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	1 341	17 259	47 164	65 764	1 072	—	14 442
Durchgang nach Osten hin	1 000	12 367	15 665	29 032	4 171	—	11 147
Von Braunschweigischen Stationen nach Cöln-Mindener Stationen	121	1 319	949	2 389	669	—	880
Durchgang von Osten her	2 665	17 626	6 747	27 038	5 947	—	16 368
Von Cöln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	163	1 354	876	2 393	29	—	1 064
Durchgang nach Osten hin	3 217	19 012	6 672	28 901	4 165	—	17 265
Von Braunschweigischen Stationen nach den über Cassel hinaus belegenen Stationen	63	590	279	932	—	—	439
Durchgang von Osten her	268	1 738	451	2 457	—	—	1 393
Von den über Cassel hinaus belegenen Stationen nach Braun- schweigischen Stationen	66	482	155	703	—	—	318
Durchgang nach Osten hin	269	1 419	480	2 168	—	—	1 446
Von Braunschw. Stationen nach Magdeb.-Halberst. Stationen	206	5 918	17 405	23 529	676	—	5 471
Durchgang von Westen her	423	5 697	7 024	13 144	3 074	—	4 503
Von Magdeb.-Halberst. Stationen nach Braunschw. Stationen	216	5 938	15 037	21 191	297	—	4 764
Durchgang nach Westen hin	450	5 862	7 418	13 730	1 335	108	6 227
Von Braunschw. Stationen nach Berlin-Potsdamer Stationen . .	210	2 469	3 780	6 459	53	—	2 714
Durchgang von Westen her	3 184	18 900	11 161	33 245	5 261	—	18 623
Von Berlin-Potsdamer Stationen nach Braunschw. Stationen . .	196	2 344	3 606	6 146	11	—	2 217
Durchgang nach Westen hin	2 754	18 097	12 889	33 740	6 585	1 713	16 571
Von Braunschw. Stationen nach Magdeburg-Leipziger Stationen	70	1 571	3 177	4 818	2	—	1 626
Durchgang von Westen her	474	6 171	3 986	10 631	1	—	4 693
Von Magdeburg-Leipziger Stationen nach Braunschw. Stationen	59	1 530	2 595	4 184	—	—	1 543
Durchgang nach Westen hin	365	5 880	5 062	11 307	—	1 829	4 552
Von Braunschw. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen .	33	302	358	693	—	—	323
Durchgang von Westen her	405	2 030	646	3 081	—	—	2 039
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunschw. Stationen .	14	258	252	524	—	—	228
Durchgang nach Westen hin	290	1 699	607	2 596	—	—	1 508

Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1863 (Fortsetzung).

III. G e s a m m t - B e f ö r d e r u n g.							
	Tarifmässig beförderte Personen und Abonnenten				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich (Ein- seitiger Verkehr)	2 180	109 936	643 171	755 287	2 354	100	55 423
2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen mit den Nachbar- bahnen (Gemeinschaftlicher Verkehr):							
Abgang nach Westen	1 732	19 455	50 313	71 500	3 508	245	16 619
„ „ Osten	519	10 260	24 720	35 499	731	—	10 134
Zugang von Westen	1 570	19 095	48 195	68 860	1 101	—	15 824
„ „ Osten	485	10 070	21 490	32 045	308	—	8 752
Durchgang von Westen nach Osten	4 486	32 798	22 817	60 101	8 336	—	29 858
„ „ Osten nach Westen	3 859	31 538	25 976	61 373	7 920	3 650	28 858
Ueberhaupt Abgang	2 251	29 715	75 033	106 999	4 239	245	26 753
„ Zugang	2 055	29 165	69 685	100 905	1 409	—	24 576
„ Durchgang	8 345	64 336	48 793	121 474	16 256	3 650	58 716
3) Totalbeförderung	14 831	233 152	836 682	1 084 665	24 258	3 995	165 468

XIII.

Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre

im J a h r e 1 8 6 3.

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln, Holz und ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschersleben verzeichnet, ausserdem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

Die im mitteldeutschen Eisenbahnverbande beförderten Güter sind, insoweit dieselben der nachfolgenden Nomenclatur, nicht entsprechend specificirt worden sind, in der Columnne „Sonstige Güter“ zur Aufführung gekommen.

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen unter sich und in Gemeinschaft mit den Stationen fremder Bahnen.

	Abfälle (nicht besonders genannte).	Asphalt.	Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz) europäischen.	Baumfrüchte, (ausser Snd- früchte) frisch u. getrock- net.	Baumwolle, roh.	Baumwollengarn.	Eier.	Elei u. Zukweiss.	Borke, Lohr.	Borsten, Haare, Hörner, Klaueu.	Braunkohlen.	Brennholz.	Brennmaterial (nicht beson- ders genantete, Briquets, Lohnkuchen etc.).	Butter u. Käse.	Bücklinge.	Cement.	Chemikalien, Drogen, Apo- theker- u. Farbewaren etc.	Cichorien u. Kaffeeurogate.	Cider.	Dachpappe u. Dachfliz.	Drucksachen und Bücher.	Düngemittel (auch Düngsalz) mit Anschluss von Guano.	Eier.	Eisen, roh (in Flossen, Gan- zen, Masseln, Mulden, Bruch-, [Schmelz-] Eisen).	Eisen, verarbeitet, (ausser Eisenbahnschienen, Eisen- u. Stahlwaren u. Eisen- gusswaren).	Eisenbahnschienen.	Eisen- und Stahlwaren.	Eisengusswaren.	Erze u. Mineralien.	Farbholz (in Blöcken, ge- mahlen u. geraspelt).	Festage aller Art (Fasser, Kisten u. a.).	Feld-, Garton- und Walder- zeugnisse (nicht besonders genannt).	Fette, Oele (in Fässern) (excl. Mineral-, ätherisches u. Terpentinöl).	Fisch u. Fleischwaren (nicht besonders genantete).	Flachs, Hanf, Heede u. Werg.	Geräthe, (Bau- u. Haus-) u. Möbel u. musikalische Instrumente.	Getreide.	Glas, Glaswaren, Porzel- lan, Fayence.	Guano.	Harze aller Art, Pech, Theer.	Häute, Felle.	Heringe.	Holz u. Holz-, Korb-, und Stromerwaren (nicht besonders genantete).	Holzkohlen.	Hopfen.	Hülserfrüchte, Saamen u. Saat.	Hüttenprodukte (nicht be- sonders genantete) z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Viriol u. Bleiglätte.	Kaffee.	Kalk (gebrannter).	Kartoffeln.	Knochen.		
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.					
II. Verkehr der Braunschwei- gischen Bahnen mit den be- nachbarten Bahnen.																																																					
1) Mit den Hannoverschen Bahnen, und zwar:																																																					
a. mit Peine, Hämmlerwald, Lehrte, Hannover, Wunstorf, Haste, Stadthagen, Kirch- horsten, Bückeburg, Minden, Algermis- sen, Hildesheim, Nordstemmen, Elze, Alfeld.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen	776	15	57483	669	—	96	5509	1965	182	319	4100	—	—	801	—	1193	5588	7802	—	73	104	684	—	1843	2261	300	770	3256	12103	245	2477	1369	8851	232	5186	1248	56131	1045	47	299	1567	71	2757	25	24	3249	10849	617	42	1835	2515		
Durchgang von Osten her	4821	139	51123	3635	24	439	919	353	51	120	—	4617	50	351	2	683	2970	5708	—	558	1361	599	—	880	3576	100	1835	581	362	401	1780	2061	27802	1765	1389	4131	405741	5801	169	1399	1395	202	1129	30	96	17098	1708	469	282	6418	141		
Empfang für die Braunsch. Bahnen	1489	7056	33316	56	3	256	216	144	3279	119	380	506	—	1101	1	3453	1724	227	18	8	201	18529	—	7481	10395	—	3658	12518	85	287	10959	506	988	247	8330	2360	7139	7168	109	3917	2633	305	149	2868	59	2296	682	1556	105	2159	4857		
Durchgang nach Osten hin	1939	10771	372	40	6620	8942	28	2	—	6	—	—	1	3310	1073	4031	10247	5	—	216	2727	8095	555	83911	31787	125	22573	8092	54	180	10156	389	676	804	2438	1149	6810	4624	15	3662	1663	215	377	1480	13	2281	198	1476	220	36	3		
b. mit Osnabrück, Rheine, Leer, Emden.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen .	234	—	6030	26	—	—	287	65	—	—	—	—	—	102	—	—	509	812	—	—	2	—	—	—	1	—	30	1	316	3	510	43	747	19	41	272	17769	23	—	—	6	—	10	—	41	694	100	—	8	2	—		
Durchgang von Osten her	459	2	4520	1062	4	84	31	152	—	74	—	1090	17	104	—	112	761	952	—	172	870	110	—	106	273	16	315	164	31	91	318	223	3702	30	268	719	66960	1848	59	48	121	53	281	—	—	6252	102	120	—	115	—		
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	6	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4145	—	300	175	—	—	19	9	—	—	6696	217	—	1083	1460	—	59	209	1	34	68	175	87	4	36	—	10	8	8	—	—	—	117	—	17	—	1	—	—	
Durchgang nach Osten hin	1	—	—	1	57	150	3	—	—	—	—	—	—	17011	3	3	128	1	—	7	425	8	—	62325	1854	—	1210	5679	66	9	1277	12	12	158	59	42	—	403	—	28	324	31	7	—	25	25	—	71	—	4	—		
c. mit Neustadt, Nienburg, Eystrup, Verden, Achim, Sebaldsbrück, Bremen, Geestemünde.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen .	22	—	2221	121	—	13	1090	120	—	25	400	—	—	822	—	—	2001	14468	—	18	15	3300	—	—	210	78	314	848	867	124	399	321	459	67	189	332	23565	213	—	42	69	—	261	—	12	2357	3105	42	14	24	3		
Durchgang von Osten her	2082	63	315	2863	3	157	100	754	—	921	—	—	3	123	—	325	3035	12439	—	374	1151	219	—	251	1899	—	900	1739	35	139	506	514	6767	32	234	5627	70197	5070	100	306	370	66	1090	4	27	9621	331	151	128	327	—		
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	110	6	12509	23	34	63	25	3	—	—	—	—	—	236	—	197	1113	5	24	14	52	—	—	—	4	—	100	374	5	1114	2448	37	1956	335	10665	508	56	414	—	355	1042	45	429	289	75	135	63	1147	3	42	—		
Durchgang nach Osten hin	185	104	5	347	31361	5672	10	108	2	17	—	—	—	163	—	—	15647	2	—	—	465	14	—	1707	109	—	1745	22	3673	2752	1081	337	25354	300	—	14	4474	189	—	66	4958	—	4735	—	—	1040	1	9177	104	—	369	—	
d. mit Burgdorf, Ehlershausen, Celle, Uelzen, Bevensen, Lüneburg, Winsen, Harburg.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen .	418	—	987	548	—	10	5557	490	1461	95	300	—	—	1598	—	735	3796	7312	—	—	111	745	—	—	200	362	—	459	1756	20071	60	990	93	1874	99	1455	721	154431	428	—	516	215	6	588	—	2311	1617	33564	271	5	227	—	
Durchgang von Osten her	326	9	100	376	11	204	153	1093	—	168	—	—	—	96	—	134	1512	423	—	216	621	8188	—	229	784	3	375	51	52	75	1664	358	3410	15	299	890	43377	1543	25	163	445	88	299	5	50	3683	764	192	127	152	—		
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	1227	—	727	213	147	95	64	—	31	121	—	3346	794	243	—	4066	2023	13	—	78	45	2357	—	21122	1702	—	803	1728	15	737	3650	636	3879	194	5040	1179	1708	327	63559	852	8739	6241	98	24950	584	17375	17605	13768	246	1022	—		
Durchgang nach Osten hin	282	131	84	635	35690	2158	51	—	243	—	—	—	—	54	7	550	9260	2	—	52	437	603	—	71794	7557	2881	1632	66	79	663	1313	623	18247	2062	1928	234	622	88	187	444	14330	98050	492	200	3	1054	5372	83494	106	6	4	—	
e. mit Salzderhelden, Nordheim, Götting- en, Dransfeld, Münden, Cassel.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen .	248	—	6687	192	—	159	1185	464	32	214	—	—	—	851	—	6	3716	28019	—	9	107	27	—	100	1214	190	623	947	12764	78	693	860	7206	136	360	561	52711	523	11	458	2531	35	974	3	—	1870	6912	1557	420	1250	37		
Durchgang von Osten her	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	228	—	1709	246	—	63	90	335	100	120	300	100	—	373	—	—	1462	176	2	6	72	52	—	5713	1142	—	625	2756	381	39	4003	92	119	21	1640	1065	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Durchgang nach Osten hin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa 1. Verkehr mit den Hannover- schen Bahnen.																																																					
Versand von den Braunsch. Bahnen .	1698	15	73408	1546	—	278	13628	3104	1675	653	4900	—	—	4174	—	1934	15601	58413	—	100	339	4756	—	2143	4048	563	2196	6808	46121	510	5069	2686	18637	553	7231	3194	304607	2232	58	1315	4438	112	4590	28	2388	9787	54530	2487	489	3339	3555		
Durchgang von Osten her	7168	213	56058	7936	42	884	1203	2357	51	1283	—	5707	70	674	2	1254	8278	19522	—	1320	4093	9116	—	1466	6532	119	3425	2535	480	706	4268	3156	41681	1842	2190	11307	586275	14262	353	1916	2931	414	2799	39	173	36659	2905	932	537	7012	141		
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	3953	7062	49261	538	184	477	395	484	3410	360	680	3952	794	6093	1	8016	6497	421	44	125	379	20938	—	41012	13460	—	6269	18836	486	2236	21269	1322	6976	865	25850	5199	18765	9179	63668	6355	12756	6601	816	28198	740	20116	18896	16536	357	3445	6680		
Durchgang nach Osten hin	1507	11006	461	1023	73738	16922	92	110	2	266	—	—	1	20538	1083	4584	35232	10	—	275	4054	8720	555	219647	41307	3006	27160	13769	3872	3604	13827	1361	44289	3324	4425	1439	11906	5304	202	4200	21325	98296	5611	1680	41	4400	5571	94218	430	46	376		

[illegible]

[illegible]

XIV. Leistungen des elektro-magne-

tischen Telegraphen im Jahre 1863.

Nro.	Stationen.	Dienst-Correspondenz.			
		Abge- gangene	Von Hanno- verschen Sta- tionen ange- kommene	Gegebene Läutesignale	
				Depeschen.	einfach.
1	Braunschweig	26 818	4 323	4 913	8 110
2	Wolfenbüttel	19 305	37	8 391	7 596
3	Scheppenstedt	10 287	3	4 632	4 831
4	Jerxheim	12 223	2	4 685	5 720
5	Wegersleben	9 459	3	4 250	4 261
6	Oschersleben	10 065	696	4 231	—
7	Börssum	7 581	—	3 386	3 504
8	Schladen	4 201	1	1 958	1 942
9	Vienenburg	4 276	29	1 952	1 813
10	Harzburg	3 951	12	3 306	—
11	Salzgitter	3 815	—	1 804	1 624
12	Ringelheim	3 576	—	1 624	1 479
13	Lutter am Bbge.	3 670	3	1 630	1 478
14	Seesen	4 371	17	1 733	1 715
15	Gandersheim	3 806	—	1 618	1 711
16	Kreiensen	2 392	3	1 699	—
17	Vechelde	10 209	5 302	4 870	9 694
18	Schöningen	3 973	4	1 524	1 521
19	Helmstedt	2 098	1	1 442	—
	Summa	146 076	10 436	59 648	56 999
		156 512		116 647 oder 173 646 einfache Signale.	

Staats- und Privat-Correspondenz.											Bemerkungen.
Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	Einnahme									
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			in Summa			
		Verkehre.									
Depeschen.		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	
5 649	5 911	639	8	—	781	4	3	1 420	12	3	
865	976	167	27	5	65	6	3	233	3	8	
249	304	48	8	—	19	21	2	67	29	2	
360	291	90	16	5	7	13	—	97	29	5	
132	170	35	20	—	2	—	8	37	20	8	
444	375	93	3	—	29	8	4	122	11	4	
100	55	21	5	5	4	29	4	26	4	9	
93	135	11	2	—	14	13	—	25	15	—	
192	1182	24	12	—	29	5	6	53	17	6	
514	450	82	25	—	5	12	8	134	7	8	
231	235	36	28	—	31	29	1	68	27	1	
101	82	13	22	—	11	23	6	25	15	6	
50	78	9	22	5	9	14	8	19	7	3	
273	275	45	6	5	28	25	5	74	2	—	
154	152	31	1	—	12	3	7	43	4	7	
88	71	24	15	—	—	3	2	24	18	2	
149	169	25	24	—	14	3	6	39	27	6	
402	472	94	6	—	17	27	5	112	3	5	
625	622	154	19	5	27	11	2	182	—	7	
10 671	12 005	1 650	2	—	1 158	17	—	2 808	19	—	
22 676											

XV. Einnahme

	Vom Personenverkehre			Vom Gepäckverkehre	Vom Eilgut-			
	Personen	Militair- personen	Auswan- derer	Gepäck	Eilgut	Postbe- förderung	Militair- effekten	Equipagen
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Einseitiger Verkehr	189 843	1 052	33	2 629	4 943	19 378	—	158
Gemeinschaftlicher Verkehr:								
Mit Magdeburg	39 177	244	—	1 589	2 812	—	—	194
„ Hannover	54 588	1 906	21	1 608	3 385	—	—	125
„ dem Norddeutschen								
Verbande	204 149	10 661	2 367	13 551	32 578	—	663	762
„ dem Mitteldeutschen								
Verbande	29 367	38	—	1 859	4 634	—	—	173
„ Bayern	75	—	—	6	549	—	—	—
<i>Summa</i>	517 199	13 901	2 421	21 242	48 901	19 378	663	1 412
					darunter Expedi- tionsge- bühren 467 Thlr.			
Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.								
								Thaler
Von Personen								533 521
Vom Gepäck								21 242
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffekten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen								108 841
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen								1 185 465
Vom elektrischen Telegraphen								2 809
Verschiedene Einnahmen								9 431
<i>Summa der Betriebseinnahme pro 1863 . . .</i>								1 861 309
Uebertrag vom Jahre 1862								755 889
Erstattungen des Extrabaufonds								27 835
Gesamt-Einnahme . . .								2 645 033

im Jahre 1863.

verkehre		Vom Frachtverkehre				Vom elektro- magnetischen Telegraphen	Verschiedene Einnahmen	Ueberhaupt
Vieh	Nebenein- nahmen von der Eilgut- und Vieh- beförderung	Normal- gut	Producte und er- mässigte Güter	Locomo- tiven und Fahr- zeuge	Nebenein- nahmen	Thaler	Thaler	Thaler
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
7 107	27	30 061	150 831	—	8 831	1 650	9 431	425 974
1 743	20	16 977	32 112	—	636	—	—	95 504
11 044	89	33 752	74 851	488	4 108	1 159	—	187 124
17 762	216	258 276	479 299	2 509	4 154	—	—	1 026 947
474	1	70 864	7 861	233	126	—	—	115 630
—	4	5 234	4 198	—	64	—	—	10 130
38 130	357	415 164	749 152	3 230	17 919	2 809	9 431	1 861 309
		darunter Expeditionsgebühren						
		7578 Thaler.	42 848 Thaler.					

Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.		Vom		In
		Personen- verkehre	Güter- verkehre	Summa
		Thaler	Thaler	Thaler
Station	Braunschweig	53 357	74 817	128 174
„	Wolfenbüttel	28 697	19 481	48 178
„	Scheppenstedt	8 989	5 352	14 341
„	Jerxheim	5 257	6 679	11 936
„	Wegersleben	2 348	5 419	7 767
„	Oschersleben	10 415	12 710	23 125
„	Börssum	5 720	1 357	7 077
„	Schladen	3 361	3 605	6 966
„	Vienenburg	6 851	8 465	15 316
„	Harzburg	8 213	6 848	15 061
„	Vechede	3 077	1 928	5 005
„	Salzgitter	5 315	4 263	9 578
„	Ringelheim	1 370	3 935	5 305
„	Lutter a. Bbge.	2 780	3 849	6 629
„	Seesen	9 434	10 665	20 099
„	Gandersheim	4 033	3 660	7 693
„	Kreiensen	9 926	11 678	21 604
„	Söllingen	1 741	1 853	3 594
„	Schöningen	7 972	10 366	18 338
„	Büddenstedt	1 207	344	1 551
„	Helmstedt	10 865	7 313	18 178
Summa		190 928	204 587	395 515

XVI. Ausgabe

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
			im Einzelnen	im Ganzen.	
			Thlr.	Thlr.	
I.		Administration.			
	1	Für Herzogliche Eisenbahn- und Postdirection: Besoldungen	28 038		
	2	Für Herzogliche Eisenbahn- und Post-Hauptcasse: Besoldungen	3 583		
	3	Für Herzogliche Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	28 551		
		Summa Cap. I.	—	60 172	
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben.			
	1	Diäten und Reisekosten	9 555		
	2	Büreau- und Druckkosten	15 335		
	3	Uniformirung	10 116		
		Summa Cap. II.	—	35 006	
III.		Transportverwaltung.			
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals	30 431		
	2	„ „ Fahrpersonals	31 345		
	3	„ „ Hilfspersonals	22 348		
	4	Kokesprämien und Meilengelder	9 446		
	5	Unterhaltung der Locomotiven	101 052		
	6	„ „ Personenwagen	20 759		
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen	36 128		
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen	13 836		
	9	Heizmaterial für die Locomotiven	119 501		
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben	10 022		
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen	5 337		
	12	„ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser	4 038		
	13	„ zur Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen	12 855		
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien	4 201		
	15	Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiethe	24 525		
		Summa Cap. III.	—	445 824	
IV.		Bahnhofsverwaltung.			
	1	Besoldungen der Bahnhofs-aufseher und Portiers . . .	10 581		
	2	Löhne der Bahnhofsarbeiter	48 486		
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen	34 421		
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Excentriks . . .	8 256		
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer . . .	1 120		
		Summa Cap. IV.	—	102 864	
		Latus	—	643 866	

im Jahre 1863.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
			im Einzelnen Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
V.		<i>Transport</i>	—	643 866	
		Bahnverwaltung.			
	1	Besoldungen der Bahnaufseher	4 375		
	2	Löhne der Bahnwärter	46 163		
	3	„ „ Excentrikwärter	16 155		
		Unterhaltung der Bahnen:			
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn	135 820		
	5	Wolfenbüttel-Harzbürger Bahn	11 141		
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn	6 711		
	7	Börssum-Kreienser Bahn	12 034		
VI.	8	Jerxheim-Schöninger Bahn	6 039		
	9	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee	87		
		<i>Summa Cap. V.</i>	—	238 525	
		Für den elektrischen Telegraphen.			
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten	3 163		
	2	Unterhaltungskosten	1 688		
		<i>Summa Cap. VI.</i>	—	4 851	
	VII. 1—3	Verschiedene Ausgaben	—	5 520	
		<i>Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.) . .</i>	—	892 762	
	VIII.	Ablieferung an die Staatscasse.			
IX.	1	Etatmässiger Ueberschuss	—	394 925	
		Verwendungen zu Neubaugegenständen.			
	1	Kosten der Unterhaltung der Promenadenwege und sonstigen Verschönerungsanlagen bei Harzburg . . .	1 099		
	2	Kosten zur Erweiterung des Directionsgebäudes hier-selbst	17 000		
	3	Kosten der Erbauung eines Stallgebäudes auf dem Bahnhofe zu Jerxheim	291		
	4	Anschaffung von Fahrzeugen	80 848		
		<i>Summa Cap. IX.</i>	—	99 238	
	X.	Zuschuss zum Reserve- und extraordinären Baufonds	—	127 108	
		<i>Gesammt-Ausgabe</i>	—	1 514 033	

XVII. A b r e c h -

A. Vom gesammten Eisenbahn- und

	Vom Eisenbahn- Post- Betriebe. Thaler Thaler		Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler
Betriebs-Einnahme pro 1863	1 861 309	230 713	2 092 022
Betriebs-Ausgabe pro 1863	892 762	180 638	1 073 400
Reinertrag pro 1863	968 547	50 075	1 018 622
Uebertrag aus der Rechnung pro 1862	755 889	—	755 889
Erstattungen des Extrabaufonds	27 835	—	27 835
Summa	1 752 271	50 075	1 802 346

B. Ueber den Reserve- und

Nro.	E i n n a h m e.	Thaler	Thaler
	Bestand ultimo 1862	—	458 617
	Zugang im Jahre 1863:		
	Vom Bahnbetriebe (Cap. X. der Ausgabe).		
1	Restkosten für Anschaffung von 10 Locomotiven	2 531	
2	Etatmässige Kosten für Pflasterung des erweiterten Lagerplatzes zu Wolfenbüttel	1 725	
3	Etatmässige Kosten für Umlegung von Gleisstrecken auf der Harzbahn	8 670	
4	Kosten des Umbaues der Ilsebrücke unweit Hedwigsburg	9 000	
5	Restkosten für den Ausbau des Wärterhauses zu Hedwigsburg	98	
6	Restkosten für bauliche Veränderungen im hiesigen Stationsgebäude	913	
7	Restkosten für die Erbauung eines Arbeiterhauses zu Börssum	156	
8	Kosten für Verlängerung des Maschinenhauses zu Helmstedt	1 500	
9	Kosten für unvollendet gebliebene Bauten im Jahre 1863	8 380	
10	Kosten für den Ausbau des kleinen Schuppens auf dem Perron zu Wolfenbüttel	3 200	
11	Kosten für Gasanlagen zu Schöningen und Oschersleben	2 825	
12	Disponibel gebliebener Betrag von der Etatsumme für extraordinäre Bauten pro 1861/63	88 110	
			127 108
	Gesamt-Einnahme	—	585 725
	Davon die Ausgabe mit	—	253 189
	Bleibt Bestand ultimo 1863	—	332 536

n u n g

Postbetriebe für das Jahr 1863.

	Vom Eisenbahn- Post- Betriebe.		Vom Eisenbahn- und Postbetriebe.
	Thaler	Thaler	Thaler
Verwendung der nebenstehenden Summe:			
1) Ablieferung an die Staatscasse	394 925	50 075	445 000
2) Verwendungen für Neubaugegenstände	99 238	—	99 238
3) Zuschuss zum Eisenbahn-Reserve und extraordinären Baufonds	127 108	—	127 108
4) Uebertrag in die Rechnung pro 1864	1 131 000	—	1 131 000
Summa wie nebenstehend	1 752 271	50 075	1 802 346

extraordinären Baufonds.

Nro.	A u s g a b e.	Thaler	Thaler
1	Restkosten für Anschaffung von Locomotiven	9 000	
2	Restkosten für Anschaffung von Wagen	4 613	
3	Restkosten für bauliche Veränderungen im hiesigen Stationsgebäude	833	
4	Kosten für Umbau hölzerner Brücken	48 225	
5	Kosten der Anschaffung von Fahrzeugen	136 305	
6	Kosten für Pflasterung des erweiterten Lagerplatzes zu Wolfenbüttel	2 893	
7	Kosten für Umpflasterung der nach dem hiesigen Güterschuppen führenden Chaussee und Herstellung von Zugbarrieren	848	
8	Restkosten der Erbauung eines Arbeiterhauses zu Börssum	357	
9	Kosten für Umbau der Ilsebrücke bei Hedwigsburg	325	
10	Kosten der Erbauung eines Stationsgebäudes zu Vechelde	1 591	
11	Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Vienenburg	322	
12	Kosten der Anlegung eines Brunnens auf dem Bahnhofe zu Oschersleben	4	
13	Kosten der Anlegung eines Kellers auf dem Bahnhofe zu Vechelde	355	
14	Kosten für Erbauung eines Nebengebäudes zu Gielde	250	
15	Kosten für Erbauung eines Nebengebäudes zu Neukrug	374	
16	Kosten für Erbauung eines heizbaren Warteraums zu Ildehausen	720	
17	Kosten für Erbauung eines Nebengebäudes zu Gandersheim	638	
18	Restkosten für Verlängerung des Maschinen-Reinigungsgebäudes	1 915	
19	Kosten der inneren Einrichtung bei Erweiterung des Maschinen-Reinigungsgebäudes	2 552	
20	Restkosten für Veränderung der Gleise am südlichen Giebel des Maschinen-Reinigungsgebäudes	274	
21	Kosten für Erbauung eines Posthauses zu Blankenburg	5 751	
22	Kosten für bauliche Ausführungen im hiesigen Stationsgebäude	257	
23	Kosten für Vergrößerung des Güterschuppens zu Schöppenstedt	99	
24	Kosten für Vergrößerung des Güterschuppens zu Schöningen	966	
25	Kosten für Ausbau des Wärterhauses zu Hedwigsburg	458	
26	Kosten für Umlegung von Gleisstrecken auf der Harzbahn	4 114	
27	Kosten für Anschaffung von Achsen und Rädern zu den Wagen	1 315	
28	Erstattungen des Extrabaufonds (Tab. XV.)	27 835	
	Gesamt-Ausgabe	—	253 189

Anm. Die vorstehenden Ausgaben, mit Ausnahme der sub. Nr. 21 u. 28 bemerkten Beträge, sind dem Anlagecapitale in Tab. VI. hinzugesetzt.

XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1863.

R e p a r a t u r.			
Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken ist gewesen:			
2 Kurbelachsen von Gussstahl.	2 Kolben von Schmiedeeisen.	8 Reifen v. Puddelstahl zu Triebrädern.	
3 Achsen von Puddelstahl für Locomotiven.	52 Kolbenringe.	17 " " " " Laufrädern.	
5 Achsen von Puddelstahl für Tender.	2 Kuppelpinnen.	23 " " " " Tenderrädern.	
12 Aschenkasten.	14 bedeckte Führerstände.	2 Rauchkisten mit eisernen Rohrwänden	
1 Dampfstrahlpumpe.	1 225 messingene Siederöhren.	4 Rohrplatten.	
2 Feuerkisten.	6 Dampfschieber.	5 252 Roststäbe.	
8 Excentrikbügel.	2 Dampfrohren.	5 Schornsteine.	
	14 Reifen von Gussstahl zu Triebrädern.	48 Ventilkugeln.	
	6 " " " zu Laufrädern.	25 Ventilkugelgehäuse.	
Gesamtkosten für diese Ersatzstücke			31 749 Thlr.
" " die übrige Reparatur incl. der Locomotivgeräte			73 011 "
			Summa
Einnahme für alte Materialien			104 760 Thlr.
			13 425 "
Nettokosten für Ersatz und Reparatur			91 335 Thlr.
Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen.			
Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:		Material zum Putzen:	
27 382 Pfund Maschinenöl.		3 120 Pfund Maschinenöl.	
13 035 " Talg.		1 779 " Baumwolle.	
510 " Loc.-Schmier.		14 974 " Heede.	
735 Ellen Dochte.		94 " Putzkalk.	
		79 " Schmirgel.	
		933 Stück Besen.	
Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen			10 021 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen			9 717 "
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen			19 738 Thlr.
S p e i s u n g.			
139 941 Ctnr. Cokes			} à Ctnr. durchschnittlich 9 Gr. 7,197 Pfg.
222 718 " Steinkohlen			
85 750 Cbf. Holz (pro Locomotive und Tag 7,376 Cbf.) à Cbf. 7,004 Pfg.			117 499 Thlr.
			2 002 "
			Summa
Gesamtkosten für Reparatur, Erneuerung, Umänderung, Geräthschaften, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung			119 501 Thlr.
			230 574 Thlr.

Im Durchschnitt	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material u. Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten u. Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 58 Locomotiven	1 574,74 Thlr.	340,31 Thlr.	2 060,36 Thlr.	3 975,41 Thlr.
für jeden der 11 626 Diensttage	7,86 "	1,69 "	10,28 "	19,83 "
für jede der von den Locomotiven beschafften 187 235 Meilen	14,63428 Gr.	3,16255 Gr.	19,14722 Gr.	36,94405 Gr.
für jede der von den Locomotiven beschafften 7 486 532 Achsmeilen des Wagenzuges	3,66 Pfg.	0,79 Pfg.	4,79 Pfg.	9,24 Pfg.

XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1863.

Reparatur sämtlicher Braunschweigischen Wagen.															
	Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken ist gewesen:											Kosten im Ganzen incl. der Ausgabe für Räder und Achsen.			
	Achskluppen.	Achshalter.	Achspfannen.	Bufferhülsen.	Bufferstangen.	Bocksitze.	Tragfedern.	Gummiringe.	Patentketten.	Thüerschlosser.	Zughülsen.	für die Ersatz- stücke. Thaler.	für die übrige Reparatur. Thaler.	Einnahme für alte Materialien. Thaler.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur. Thaler.
Personenwagen	30	24	190	31	6	9	24	164	2	—	10	1 913	23 210	364	24 759
Güterwagen	23	—	636	84	10	24	3	756	33	62	100	3 267	43 983	1 286	45 964
Personen- u. Güterwagen	53	24	826	115	16	33	27	920	35	62	110	5 180	67 193	1 650	70 723
Schmieren sämtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.															
Material: 23 190 Pfund Maschinenöl.								Arbeitslohn: 775 Tagewerke.							
7 „ Brennöl.															
12 086 „ Wagenschmier.															
9 „ Talg.															
67 Ellen Dochte.															
Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen = 124 Thlr. 19 Gr. — Pfg.															
Kosten für Material zum Schmieren = 5 091 „ 28 „ 9 „															
Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren = 294 „ 27 „ — „															
5 511															
Putzen sämtlicher Braunschweigischen Wagen.															
An Arbeitslohn 3530 Tagewerke 1 267 Thlr. 5 Gr. 6 Pfg.															
Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern															
selbst gehalten und denselben vergütet; einschliesslich dieser Vergütung betragen die Kosten 120 „ 16 „ 4 „															
Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen 1 388															
Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen 77 622															
Im Durchschnitt												Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen.	
für jeden der 80 Personenwagen												309,5 Thlr.	—	—	
für jeden der 894 Güterwagen												51,4 „	—	—	
für jede der 238 Personenwagen-Achsen												104,0 „	—	—	
für jede der 1952 Güterwagen-Achsen												23,5 „	—	—	
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 1 040 710 Achsmeilen												7,137 Pfg.	—	0,066 Pfg.	
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 5 252 135 Achsmeilen .												2,625 „	—		
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 7 156 648 Achsmeilen*												—	0,231 Pfg.	—	

* Die von den Schnell- und Courierzügen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes zurückgelegten Achsmeilen sind hierin nicht mit enthalten.

XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung

J a h r.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Ach- meilen.	F r e q u e n z				
	auf Schie- nen- glei- sen. Meil.	auf Land- wegen. Meil.	während der Dauer von Monaten	auf der Schienenbahn		auf Land- wegen mit- telst Pferde.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.		
				mittelst Locomo- tiven.	mit- telst Pferde.				Personen- verkehr.	Güter- verkehr.	Ach- sen.	Per- sonen.	Güter.
1838	1½	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?
1839	1½	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?
1840	{ 1½ 5	{ — 1	{ 7½ 4½	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?
1841	{ 5 6	{ 1 —	{ 10 2	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?
1843	{ 6 13½	{ — —	{ 6½ 5½	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?
1844	{ 13½ 16	{ — —	{ 4½ 7½	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717
1856	{ 16 8	{ — —	{ 12 5	101 059	—	—	101 059	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817
1858	{ 24 3	{ — —	{ 12 5	140 945	—	—	140 945	5 328 367	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832
1862	27	—	12	168 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 070	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928

der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1863.

Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)				Betriebsausgabe			
aus dem Personen- verkehre (excl. Gepäck- fracht).	aus dem Güter- verkehre (incl. Gepäck- fracht).	Varia.	im Ganzen.	pro Meile der ganzen Betriebs- länge und pro Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Per- son und Meile.	pro Cent- ner Gut und Meile.	für den Betrieb.	für Neubau- gegen- stände.	Abliefe- rung an die Staats- casse.	im Ganzen.	pro Bahn- meile und Jahr.	pro Nutz- meile.	pro Achse- meile.	
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	Pfg.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	
2 766	16	118	2 900	23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	1 763	14 104	4,70	?	
33 162	193	1 462	34 817	23 211	6,31	?	?	21 151	—	847	21 998	14 101	3,83	?	
29 496	2 166	1 838	33 500	10 510	4,00	?	?	29 236	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	
39 625	16 556	1 444	57 625	9 604	4,17	?	?	54 815	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	
46 079	29 065	5 573	80 717	13 453	5,91	?	?	57 218	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	
81 063	40 127	8 139	129 329	13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	16 319	114 221	9 630	4,11	?	
144 440	80 793	1 934	227 167	15 082	6,02	?	?	162 990	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	
155 645	93 954	2 242	251 841	15 740	6,15	32,11	4,83	185 079	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	
173 657	127 606	5 288	306 551	19 160	7,54	27,39	4,05	199 324	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	
187 300	179 628	4 108	371 036	23 190	7,45	27,24	3,90	252 602	19 331	93 000	364 933	15 788	5,07	?	
211 984	212 874	5 765	430 623	26 914	7,95	26,87	4,20	251 609	84 470	73 500	409 579	15 725	4,64	55,5	
221 098	317 396	33 661	572 155	35 760	10,51	27,15	4,31	296 840	33 241	120 000	450 081	18 552	5,45	48,8	
231 468	370 957	5 874	608 317	38 020	10,89	26,57	3,57	330 996	164 718	140 000	635 714	20 687	5,92	50,4	
286 255	406 402	6 637	699 294	43 706	11,22	25,75	3,42	333 862	84 077	164 000	581 939	20 866	5,36	45,6	
294 848	445 496	13 927	754 271	47 142	10,16	25,59	3,17	352 349	11 417	164 000	527 766	23 490	4,75	40,8	
300 343	531 737	17 656	849 736	53 108	10,84	32,00	3,47	385 164	26 527	166 179	577 870	24 073	4,91	39,4	
309 569	639 999	14 282	963 850	60 241	10,88	30,09	3,15	494 172	29 442	360 716	884 330	30 886	5,58	43,5	
308 026	708 677	13 805	1 030 508	64 407	10,65	32,51	3,10	572 441	1 784	229 925	804 150	35 777	5,92	46,0	
{ 346 319	832 798	10 522	1 189 639	74 352	11,77	32,03	3,11	563 435	16 082	236 123	815 640	35 215	5,58	41,6	
{ 14 403	979	—	15 382	—	—	—	—	13 917	—	17 763	31 680	—	—	—	
432 158	1 050 653	11 952	1 494 763	62 282	11,47	32,37	2,99	766 773	44 804	620 657	1 432 234	31 949	5,89	43,8	
{ 444 815	928 309	9 758	1 382 882	57 620	9,91	33,32	3,09	714 777	86 876	342 561	1 144 214	26 473	5,07	40,2	
{ 8 462	4 899	574	13 935	4 645											
445 974	963 393	11 041	1 420 408	52 608	(in 5 Monaten)	10,15	30,87	3,17	700 547	71 060	472 964	1 244 571	25 946	5,01	39,9
469 184	1 111 462	11 537	1 592 183	58 970	10,81	31,71	2,94	761 499	85 817	594 535	1 441 851	28 204	5,17	39,4	
498 390	1 240 963	12 282	1 751 635	64 875	11,28	31,63	2,95	884 413	58 362	405 793	1 348 568	32 756	5,68	41,6	
512 756	1 349 894	13 362	1 876 012	69 481	11,11	32,08	2,64	943 145	224 694	402 535	1 570 374	34 931	5,59	38,9	
533 521	1 315 548	12 240	1 861 309	68 937	10,40	31,31	2,43	892 762	99 238	394 925	1 386 925	33 065	4,99	35,9	

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal im Jahre 1863.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	in Summa.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	in Summa.	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	105	287	308	700	419	51	256	5 584*	6 310	7 010
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt sind, und zwar:										
Krankengeld	23	85	49	157	205	14	64	1 658	1 941	2 098
Sterbegeld	—	6	1	7	7	1	—	51	59	66
Pension	2	—	2	4	—	—	—	—	—	4
Wittwengeld	4	15	45	64	—	—	—	—	—	64
Waisengeld	3	8	31	42	—	—	—	—	—	42
<i>Summa</i>	32	114	128	274	212	15	64	1 709	2 000	2 274
Einnahme:										
Geleistete Beiträge Thlr.	1 133	2 611	2 275	6 019	1 213	142	438	16 286	18 079	24 098
Capitalzinsen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 103
Gewinn beim Ankaufe von Landesschuldverschreibungen unter dem Nennwerthe Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	928
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27 129
Ausgabe:										
Krankengeld Thlr.	191	507	130	828	1 129	83	212	5 685	7 109	7 937
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	427	—	—	—	—	4 115	4 542
Sterbegeld Thlr.	—	90	12	102	105	13	—	510	628	730
Pension Thlr.	65	—	48	113	—	—	—	—	—	113
Wittwengeld Thlr.	72	201	512	785	—	—	—	—	—	785
Waisengeld Thlr.	45	74	255	374	—	—	—	—	—	374
Zurückgezahlte Beiträge Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	373	872	957	2 629	1 234	96	212	6 195	11 852	14 481
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 648
Das Vermögen der Anstalt betrug ultimo 1862 . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 740
Am Schlusse des Jahres 1863 daher Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73 388
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder	—	—	—	1,42	—	—	—	—	2,18	2,09
Sterbefälle nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1	—	—	—	—	0,93	0,94

* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

XXII.

Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fuss brschw. ist genau = $126\frac{1}{2}$ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14,5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	
				1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.

französisch.	braunschw.
1 Meter.	3,504 Fuss.
1 Kilometer.	0,1348 Meilen.

englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	0,217 Meilen.

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Neuloth.	Quint.	Halbgramm.
1	100 1	10 1	10 1	10

Vergleichung des braunschweigischen
mit fremden Gewichten.

braunschw. u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Pfund.	0,5 Kilogr.	1,1023 Pfd.
1 Centner.	50 Kilogr.	0,9842 Ctr. 110,23 Pfd.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen
Gewichte.

französisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Kilogr.	2 Pfund.
100 Kilogr.	2 Centner.

englisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Pfund.	0,9072 Pfd.
1 Centner.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	20,32 Ctr.

C. M ü n z e .

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Groschen.	Pfennige.
1	30 1	300 10

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler.	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Groschen.	1 Silbergr.	12,33 Centimen.	0,0973 Schilling. 1,167 Pence.
1 Pfennig.	1,2 Silberpf.	1,233 Centimen.	0,116 Penny.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

französisch.	braunschw.
1 Franken.	0,27 Thaler oder 8,1 Groschen.

englisch.	braunschw.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeile	der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.
Personenmeile	» » 1 Person » » » » 1 »
Centnermeile	» » 1 Centner » » » » 1 »
Nutzmeile	» » 1 Zuge » » » » 1 »

